

GESCHÄFTSBERICHT

2021





OTIF

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

INHALTSVERZEICHNIS

Einführung	7
Forum für ein einheitliches Eisenbahnrecht	8
Ergebnisse des Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation und der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten	8
Erste Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit	11
Förderung und Unterstützung des Beitritts zum COTIF	13
RID-Fachausschuss und Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung – sichere Beförderung gefährlicher Güter	15
Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	15
RID-Fachausschuss und seine Ständige Arbeitsgruppe	22
Zusammenarbeit mit anderen Organisationen	24
Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen	26
Förderung einer sicheren technischen Interoperabilität	27
Kontext der Aktivitäten im Jahr 2021	27
Weiterentwicklung der ER APTU	27
Weiterentwicklung der ER ATMF	29
Weiterentwicklung der ER EST	30
Überwachung und Bewertung der Umsetzung	31
Zusammenarbeit und Weiterverbreitung	32
Gewährleistung der ordnungsgemäßen Funktion des Sekretariats	34
Aufrechterhaltung eines regelmäßigen Dialogs mit den Mitgliedstaaten	34
Ausgabenkontrolle und Stabilität der Beiträge der Mitgliedstaaten	35
Einrichtung der EDV-Strategie und Eröffnung der Studie zum Personalwesen	37
Renovierung des Sitzes der OTIF	39
Protokoll von Luxemburg	40
Sicherstellung qualitativ hochwertiger Sprachdienstleistungen	42
Rechtzeitige Ablieferung qualitativ hochwertiger Übersetzungen	42
Terminologiedatenbank und Redaktionsregeln	46
Videokonferenzen und Dolmetschen	47
Festigung und Vergrößerung der Sichtbarkeit der OTIF	48
Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr und Pressemitteilungen	48
Digitale Präsenz	49

ABKÜRZUNGEN

ADN

Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen

ADR

Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

APTU

Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist

ATMF

Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird

BLEVE

Gasexplosion einer expandierenden siedenden Flüssigkeit

CIM

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern

CIT

Internationales Eisenbahntransportkomitee

CIV

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen

COTIF

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

COVID-19

Coronavirus-Krankheit-2019

CTE

Fachausschuss für technische Fragen

CUI

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr

CUV

Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr

ECOSOC

Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen

e-FTI

Elektronische Frachtbeförderungsinformationen

ER

Einheitliche Rechtsvorschriften

ERA

Eisenbahnagentur der Europäischen Union

EST

Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr

ETV

Einheitliche technische Vorschrift

EU

Europäische Union

EVR

Zentrales europäisches Fahrzeugeinstellungsregister

FIPOI

Immobilienstiftung für internationale Organisationen

FVK

Faserverstärkte Kunststoffe

GCC

Golf-Kooperationsrat

INF

Infrastruktur

JCGE

Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen

LOG&PAS

Lokomotiven und Personenwagen

OECD

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

OSShD

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen

OTIF

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

PRM

Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität

RID

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (Anhang C des COTIF)

RISC

Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und-sicherheit

SMGS

Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (der OSShD)

TAF

Telematikanwendungen für den Güterverkehr

TCRC

Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität

TSI

Technische Spezifikation für die Interoperabilität

UIC

Internationaler Eisenbahnverband

UN

Vereinte Nationen

UNCITRAL

Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht

UNECE

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa

UNESCAP

Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik

UNIDROIT

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts

WAG

Güterwagen

WG TECH

Arbeitsgruppe des Fachausschusses für technische Fragen

WPV

Weltpostverein

WZO

Weltzollorganisation

OTIF: FORUM FÜR EIN
EINHEITLICHES EISENBAHNRECHT
SICHERSTELLUNG, DASS
DAS RID DEN AKTUELLEN
STAND DER SICHERHEIT
UND DER TECHNIK ABBILDET
FÖRDERUNG EINER SICHEREN
TECHNISCHEN INTEROPERABILITÄT
GEWÄHRLEISTUNG
DER ORDNUNGSGEMÄSSEN
FUNKTION DES SEKRETARIATS UND
DER EFFIZIENTEN ERBRINGUNG
VON DIENSTLEISTUNGEN
FÜR DIE MITGLIEDSTAATEN
SICHERSTELLUNG
QUALITATIV HOCHWERTIGER
SPRACHDIENSTLEISTUNGEN
FESTIGUNG UND VERGRÖSSERUNG
DER SICHTBARKEIT DER OTIF

EINFÜHRUNG



Wolfgang KÜPPER

Drei Themen prägten die Arbeit des Sekretariates der OTIF im Jahr 2021 im Besonderen:

1. Fortsetzung der COVID-19-Pandemie und damit verbundener Einschränkungen der Arbeitsweise der OTIF

Gab es zunächst die Hoffnung, die COVID-19-Pandemie zum Ende des Jahres 2020 überwunden zu haben, so stellte sich dies leider als Trugschluss heraus. Zwar bestand kein unmittelbarer Grund für weiteres Krisenmanagement, aber Home-Office, Videokonferenzen und mannigfaltige Kontaktbeschränkungen bestimmten weiterhin die Arbeiten der OTIF. Insgesamt gelang es aber sehr gut, die vielfältigen Aktivitäten und insbesondere die Aufgaben des Arbeitsprogramms erfolgreich zu bewältigen.

2. Vorbereitung und Durchführung der 15. Generalversammlung

Eine große Herausforderung stellte die Vorbereitung und Durchführung der 15. Generalversammlung der OTIF im September des Jahres dar. Das Risiko einer Durchführung als reine Präsenzveranstaltung ließ nur den Schluss einer hybriden Organisationsform zu. Aber auch hierbei bestand ein besonders Problem, da z. B. die Wahl des Generalsekretärs grundsätzlich in geheimer Abstimmung erfolgt und hierfür bis heute keine digitalen Werkzeuge zur Verfügung stehen. Somit musste die Stimmabgabe zwingend vor Ort in Bern erfolgen. Rückblickend konnten alle Schwierigkeiten überwunden und die Generalversammlung als großer Erfolg verbucht werden.

3. Beginn der Renovierung des Sitzes der OTIF

Die Verbundenheit der OTIF mit dem Sitzstaat Schweiz und dem Sitz in Bern hat sich in vielen Jahrzehnten bewährt. Die Entscheidung für eine Renovierung des bestehenden Sitzes bestärkt diese Verbundenheit und betont gleichzeitig die Eigenständigkeit und Einzigartigkeit der Organisation. Im Jahre 2021 wurden Umfang und Finanzrahmen der Renovierungsarbeiten festgelegt und somit der Startschuss für die Renovierung gegeben.

Neben diesen Hauptthemen enthält der Geschäftsbericht aber auch eine Vielzahl weiterer interessanter Themen aus den einzelnen Geschäftsbereichen.

Wolfgang KÜPPER

FORUM FÜR EIN EINHEITLICHES EISENBAHNRECHT



Aleksandr KUZMENKO
Leiter der Rechtsabteilung

Im Jahr 2021 gab es im Bereich Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit einige wichtige institutionelle Veränderungen. Der Ad-hoc-Ausschuss für Kooperation und die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten hielten im April ihre jeweils 4. und letzte Tagung ab. Das Mandat des Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation endete im September 2021, und die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten wurde im Oktober 2021 aufgelöst, nachdem beschlossen worden war, die Tätigkeiten dieser beiden Nebenorgane zusammenzulegen und ihre jeweiligen Mandate einem neuen Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit zu übertragen.

Im Jahr 2021 nahm die Rechtsabteilung wesentliche Sekretariatsaufgaben für die Generalversammlung, den Ad-hoc-Ausschuss für Kooperation, die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten und den Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit wahr. Darüber hinaus befasste sich die Rechtsabteilung mit verschiedenen Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Ausübung von Depositarfunktionen, dem Beitritt zum Übereinkommen sowie der Auslegung und Anwendung des Grundübereinkommens und der Anhänge ER CIV, ER CIM, ER CUV und ER CUI.

ERGEBNISSE DES AD-HOC-AUSSCHUSSES FÜR KOOPERATION UND DER ARBEITSGRUPPE DER RECHTSEXPERTEN

Zur 15. Tagung der Generalversammlung legten der Ad-hoc-Ausschuss für Kooperation und die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten einen gemeinsamen Bericht über ihre Tätigkeiten in den Jahren 2019–2021 vor. Die Generalversammlung nahm den Bericht zur Kenntnis und erkannte die Wichtigkeit einer Fortsetzung der Arbeiten des Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation und der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten im rechtlichen Bereich und im Bereich der internationalen Zusammenarbeit an.

Der Ad-hoc-Ausschuss für Kooperation hatte der Zusammenarbeit mit der OSShD, dem WPV und den internationalen Verbänden besondere Bedeutung beigemessen und diese Zusammenarbeit überwacht.

Auf der Grundlage eines Vorschlags der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten hat die Generalversammlung auf ihrer 15. Tagung im September 2021

- eine „Ordnung über die Wahl und die Beschäftigungsbedingungen des Generalsekretärs“ (OTIF-21004-AG 15) angenommen und die „Erläuternden Anmerkungen zur Ordnung über die Wahl und die Beschäftigungsbedingungen des Generalsekretärs“ (OTIF-21005-AG 15) genehmigt. Die Ordnung legt klare Regeln fest und bildet eine solide Rechtsgrundlage für ein faires, gerechtes und transparentes Verfahren für den gesamten Wahlprozess,
- einen „Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten“ (OTIF-21002-AG 15) angenommen und die „Erläuternden Anmerkungen zum Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten“ (OTIF-21003-AG 15) genehmigt. Die Überwachung der Umsetzung und der Anwendung der Rechtsinstrumente der OTIF gibt Aufschluss über deren Nutzung. Auf der Grundlage der Überwachungsergebnisse zeigt eine Bewertung der Rechtsinstrumente der Organisation ihre Relevanz und die Notwendigkeit ihrer Überarbeitung auf,

- die Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten über die beiden Ansätze zur Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts zur Kenntnis genommen und die Ausarbeitung und Annahme eines Schnittstellenrechts zwischen COTIF/CIM und SMGS unterstützt, um die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern zwischen Europa und Asien zu erleichtern. Ein solches Schnittstellenrecht darf jedoch nicht im Widerspruch zu den ER CIM stehen. Zudem hat die Generalversammlung den folgenden, auf ihrer 13. Tagung gefassten Beschluss bekräftigt: Die Generalversammlung erkennt auf der Grundlage der Artikel 3 § 1, 4 § 2, 14 § 2 Buchst. h), p) und q) und 43 COTIF an, dass für eine Beteiligung an der Ausarbeitung eines neuen internationalen Eisenbahnrechts, dessen Anwendungsbereich und Ziele mit dem Anwendungsbereich des COTIF und den Zielen der OTIF kollidieren oder sich überschneiden können, ein vorheriger Beschluss ihrerseits erforderlich ist,
- die Änderungen an den Artikeln 4 bis 7, 10, 22 und 28 ihrer Geschäftsordnung angenommen und die „Geschäftsordnung der Generalversammlung“ durch eine neue konsolidierte Fassung ersetzt (OTIF-21006-AG 15) und die „Erläuternden Anmerkungen zur Geschäftsordnung der Generalversammlung (Artikel 4 bis 7, 10 und 22)“ genehmigt (OTIF-21007-AG 15). Die Änderungen betreffen vor allem die Anforderungen an Vollmachten sowie das Verfahren zur Wahl des Generalsekretärs.

Die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten hat ihrerseits auf ihrer 4. Tagung

- die Arbeiten des Sekretariates zur Sammlung von Informationen über die Umsetzung des und Vorbehalte zum COTIF geprüft und das Sekretariat beauftragt, die Arbeit fortzusetzen,
- auf der Grundlage eines von der Rechtsabteilung erstellten Konzeptpapiers mit der Arbeit an den Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften begonnen,
- auf der Grundlage eines von der Rechtsabteilung erstellten Konzeptpapiers mit der Arbeit am Konnossement begonnen.

ERSTE TAGUNG DES AD-HOC-AUSSCHUSSES FÜR RECHTSFRAGEN UND INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

Die Generalversammlung beschloss gemäß Artikel 13 § 2 COTIF die auf drei Jahre (September 2021 bis September 2024) befristete Einrichtung eines Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit.

Sie wies dem Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit unbeschadet der Zuständigkeit der in Artikel 13 § 1 COTIF genannten Organe das folgende Mandat zu:

- Vorbereitung von Änderungs- oder Ergänzungsentwürfen zum Übereinkommen;
- Beratung in Rechtsfragen, entweder auf eigene Initiative oder auf Ersuchen der in Artikel 13 §§ 1 und 2 COTIF genannten Organe oder auf Ersuchen der von ihnen eingerichteten Organe;
- Förderung und Erleichterung der Anwendung und Umsetzung des COTIF;
- Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten;
- Beschlussfassung über die Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden, einschließlich der Einrichtung und Auflösung beratender Kontaktgruppen mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden, sowie Überwachung der Tätigkeiten dieser Kontaktgruppen.

Auf seiner 1. Tagung im November 2021 hat der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit

- seine Geschäftsordnung angenommen,
- sein Arbeitsprogramm für 2022–2024 angenommen, welches drei Bereiche umfasst: Rechtsfragen, internationale Zusammenarbeit und die Langfriststrategie. Der Bereich Rechtsfragen gliedert sich wiederum in zwei Teilgebiete: zum einen die Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten, zum anderen die Rechtsberatung,
- eine beratende Stellungnahme zu dem von der Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) eingereichten Ersuchen abgegeben,
- den Entwurf eines Beschlusses zu ständigen Vertretern und den Entwurf erläuternder Anmerkungen dazu geprüft und genehmigt. Ferner beauftragte er das Sekretariat, den Beschlussentwurf der nächsten ordentlichen Tagung der Generalversammlung zu unterbreiten, und empfahl dem Generalsekretär, die bisherige Praxis unter Berücksichtigung des Beschlussentwurfs zu ständigen Vertretern beizubehalten,
- begonnen, auf der Grundlage eines von der Rechtsabteilung erstellten Konzeptpapiers die Möglichkeit der Einrichtung einer OTIF-Datenbank für Rechtsprechung und Bibliographie zu prüfen,
- begonnen, auf der Grundlage eines von der Rechtsabteilung erstellten Konzeptpapiers die Verwendung geschlechtsneutraler Sprache in den Texten der OTIF zu prüfen,
- mit der Prüfung der Ergebnisse der Konsultation der Mitglieder der OTIF und interessierten Parteien über die Notwendigkeit einer Änderung der Zollvorschriften in den ER CIM begonnen.

FÖRDERUNG UND UNTERSTÜTZUNG DES BEITRITTS ZUM COTIF

51 Staaten und eine regionale Organisation für wirtschaftliche Integration sind Mitglieder der OTIF: 47 Staaten sind aktive Vollmitglieder der OTIF und Vertragsparteien des COTIF. Die Mitgliedschaft des Irak, des Libanon und Syriens ruht. Jordanien ist assoziiertes Mitglied und keine Vertragspartei des COTIF. Der Beitritt zum COTIF steht jedem Staat, auf dessen Staatsgebiet Eisenbahninfrastruktur betrieben wird, und regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration, von denen mindestens ein Mitglied bereits Mitgliedstaat der OTIF ist, offen. Die Ausweitung des geografischen Anwendungsbereichs des COTIF ist eine Priorität des Sekretariats der OTIF, das jede erforderliche Unterstützung im Hinblick auf den Beitritt leistet.

Das Sekretariat und insbesondere die Rechtsabteilung beraten weiterhin verschiedene Interessenten zum Beitrittsverfahren (Vollmitgliedschaft, Mitgliedschaft von regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration und assoziierte Mitgliedschaft) und klären über die Vorteile einer Mitgliedschaft auf. Im Jahr 2020 hat die Republik Moldau das Beitrittsverfahren zum COTIF eröffnet. Im Jahr 2021 setzte das Sekretariat seine Beratung der Republik Moldau hinsichtlich der Erfüllung aller formalen Anforderungen zur Einleitung des förmlichen Beitrittsverfahrens gemäß Artikel 37 COTIF fort.

Auch die Arbeiten mit dem Kooperationsrat der Arabischen Staaten des Golfes (GCC), der den Aufbau eines integrierten regionalen Eisenbahnnetzes in seinen Mitgliedsstaaten Bahrain, Katar, Kuwait, Oman, Saudi-Arabien und Vereinigte Arabische Emirate anstrebt, kamen ein gutes Stück voran.

ZUSAMMENARBEIT MIT INTERNATIONALEN ORGANISATIONEN UND VERBÄNDEN

Die Erreichung der Ziele der OTIF hängt unter anderem von einer wirksamen und effizienten Zusammenarbeit mit relevanten internationalen Organisationen und Verbänden ab. Im Jahr 2021 fand die Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden aufgrund der COVID-19-Pandemie hauptsächlich in „virtueller“ Form statt. Besonders erwähnenswert ist die Zusammenarbeit mit den folgenden internationalen Organisationen und Verbänden (in alphabetischer Reihenfolge ihrer Akronyme und abgekürzten Titel): CIT, GCC, OECD, OSShD, UNCITRAL, UNECE, UNESCAP, WPV und WZO.

AUSÜBUNG DER DEPOSITARFUNKTION

Depositär des COTIF ist der Generalsekretär. Die Depositarfunktionen sind administrativer, nicht politischer Natur. Zu einem gewissen Grad umfassen diese Aufgaben auch die neutrale Ausführung von Kontroll- und Überwachungstätigkeiten.

Im Jahr 2021 hat der Depositär 52 Depositarmitteilungen herausgegeben, die insbesondere Folgendes betrafen:

- Genehmigung der von der 12. und 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF;
- Beitritt zum COTIF;
- Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV;
- Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM;
- diverse Korrekturen;
- Änderung bestehender und Annahme neuer ETV.

Im Jahr 2017 veröffentlichte der Generalsekretär den von der Rechtsabteilung ausgearbeiteten „Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF“, um die Verfahren zu erleichtern und zu beschleunigen, die für das Inkrafttreten von Änderungen des Übereinkommens und seiner Anhänge oder für das Inkrafttreten anderer Vertragsakte erforderlich sind. Zur Klärung einiger weiterer Depositärpraktiken und -anforderungen hat die Rechtsabteilung drei Addenda zum Leitfaden ausgearbeitet:

- betreffend die Linien zur See oder auf Binnengewässern;
- betreffend den Beitritt zum COTIF 1999 mit dem Vorbehalt, die ER CIV und/oder ER CIM nur auf einen Teil des Eisenbahnnetzes des Mitgliedstaates anzuwenden;
- betreffend den authentischen Text und beglaubigte Abschriften des COTIF 1999 und seiner Änderungen.

RID-FACHAUSSCHUSS UND GEMEINSAME RID/ADR/ADN- TAGUNG – SICHERE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER



Jochen CONRAD
Leiter der Abteilung
Gefahrgut

In der Abteilung RID stand im Geschäftsjahr 2021 der Abschluss der alle zwei Jahre stattfindenden Revision der Gefahrgutvorschriften im Vordergrund. Verschiedene Entscheidungen mussten allerdings noch von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2022 getroffen werden, bevor der RID-Fachausschuss bei seiner Sitzung im Mai 2022 alle Änderungen endgültig verabschiedete.

GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung erarbeitet harmonisierte Gefahrgutvorschriften für die Schiene, die Straße und die Binnenschifffahrt. Das Sekretariat dieser Tagung wird von der Abteilung RID der OTIF in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der Transportabteilung der UNECE wahrgenommen. Trotz der Pandemie konnte die Gemeinsame Tagung 2021 eine einwöchige und eine zweiwöchige Sitzung abhalten. Bei der einwöchigen Sitzung in Bern war eine persönliche Teilnahme vor Ort nicht möglich, sie wurde als reine Videokonferenz abgehalten. Bei der zweiwöchigen Tagung in Genf war zwar eine persönliche Teilnahme wieder möglich, jedoch war diese Tagung wegen der laufenden Renovierungsarbeiten im Völkerbundpalast (Palais des Nations) und der geringen Anzahl von Sitzungsräumen, die mit Video-Konferenztechnik ausgerüstet sind, wiederum von Einschränkungen begleitet. Nicht alle Sitzungstage konnten vollständig verdolmetscht werden, was dazu führte, dass die Diskussion in informellen Sitzungen ohne Verdolmetschung und die Beschlussfassung später in verdolmetschten offiziellen Sitzungen erfolgte.



Trotz dieser schwierigen Voraussetzungen konnten die vorgesehenen Arbeiten durchgeführt werden. Es war jedoch bereits bei der Herbsttagung festzustellen, dass auch die Gemeinsame Tagung im Frühjahr 2022 ausschließlich mit Themen der Revision 2023 RID/ADR/ADN befasst sein würde. Bei der Übernahme der angenommenen Texte in die konsolidierten Fassungen des RID, des ADR und des ADN wurden von den beiden Sekretariaten mehr Mängel als in den früheren Revisionen festgestellt, was mit Sicherheit auf das Videoformat der Tagungen zurückzuführen ist. Diese Mängel mussten ebenfalls noch in der Frühjahrstagung 2022 behoben werden.

Die Gemeinsame Tagung befasste sich hauptsächlich mit der Harmonisierung des RID, des ADR und des ADN mit der 22. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter. Ziel der Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter ist es, soweit wie möglich, über gleiche Vorschriften für alle Verkehrsträger zu verfügen, um den intermodalen Gefahrguttransport zu erleichtern. Unter den daraus resultierenden zahlreichen Änderungen lassen sich die nachfolgenden Themen hervorheben:

NEUE EINTRAGUNG UN 3550 COBALTDIHYDROXID-PULVER

Cobalt ist ein Mineral, das weltweit in verschiedenen medizinischen und technischen Anwendungen eingesetzt wird. Es wird aus Cobaltdihydroxid gewonnen, das in verschiedenen Formen befördert wird: als Abbauprodukt in Gemischen mit Cobaltsulfat sowie Kupfer- und Nickelsulfaten, als teilweise raffiniertes Produkt mit einer sehr hohen Feuchtigkeit und als raffiniertes Produkt in Pulverform. In Pulverform ist dieser Stoff wegen seiner akuten Giftigkeit beim Einatmen der Klasse 6.1, Verpackungsgruppe I zuzuordnen.

Die Schaffung der neuen UN-Nummer 3550 für Cobaltdihydroxid-Pulver mit mindestens 10 % lungengängigen Partikeln und die Zuordnung einer neuen Sondervorschrift für die Verpackung stellt sicher, dass nur solche Verpackungen zum Einsatz kommen, die ein Austreten von Staub während der Beförderung verhindern. Grobkörniges und pastöses Cobaltdihydroxid, das keinen Staub im lungengängigen Bereich emittiert, stellt keine Gefahr beim Einatmen dar und kann weiterhin unter der UN-Nummer 3077 (Umweltgefährdender Stoff, fest, n.a.g.) befördert werden.

VERWENDUNG VON RECYCLING-KUNSTSTOFFEN FÜR ALLE STARREN KUNSTSTOFFVERPACKUNGEN

Bereits in den 1990er Jahren wurde eine Begriffsbestimmung von Recycling-Kunststoff in die Gefahrgutvorschriften aufgenommen. Fässer und Kanister, die aus wiederverwendeten Kunststoffen hergestellt sind, können seither für die Beförderung gefährlicher Güter eingesetzt werden.

Mit der Ausgabe 2023 der Gefahrgutvorschriften dürfen nun auch für starre Kunststoff-Großpackmittel (IBC) und für Kombinations-IBC mit Kunststoff-Innenbehältern Recycling-Kunststoffe, die aus gebrauchten Industrieverpackungen gewonnen wurden, verwendet werden.

Es besteht allgemeiner Konsens über die Notwendigkeit, die bestehenden Bestimmungen in Zukunft zu überarbeiten, um zur Unterstützung der Kreislaufwirtschaft nicht nur Recycling-Kunststoffe aus gebrauchten Industrieverpackungen, sondern auch solche aus Verbrauchersammlungen zuzulassen.

VERWENDUNG VON GROSSVERPACKUNGEN FÜR MEHRERE BESCHÄDIGTE ODER DEFEKTE LITHIUMBATTERIEN

Die Verpackungsanweisung LP 906 sieht momentan vor, dass in einer Großverpackung nur eine einzelne große beschädigte oder defekte Lithiumbatterie verpackt werden darf. Dies bedeutet, dass Großverpackungen, die für die Beförderung einer Batterie mit einer Masse von 600 kg ausgelegt sind, beispielsweise nicht für die Beförderung von vier Batterien für Hybridfahrzeuge mit einer Einzelmasse von 120 kg verwendet werden dürfen, obwohl der Energiegehalt einer 600 kg schweren Batterie höher ist als der Energiegehalt von vier Hybridbatterien.

Künftig dürfen auch mehrere beschädigte oder defekte Lithiumbatterien in einer Großverpackung verpackt werden. Um eine fehlerhafte Verwendung der Großverpackungen auszuschließen, müssen vom Hersteller der Verpackung Verwendungsanweisungen bereitgestellt werden. Diese müssen Auskünfte über die Batterien und Ausrüstungen, die in der Verpackung enthalten sein dürfen, die höchste zugelassene Anzahl der in einem Versandstück enthaltenen Batterien und den höchsten zugelassenen Gesamtenergiegehalt der Batterien sowie die Konfiguration innerhalb des Versandstücks, einschließlich der während der Leistungsüberprüfung verwendeten Abtrennungen und Schutzvorrichtungen, liefern.

NEUES KAPITEL 6.9 FÜR ORTSBEWEGLICHE TANKS AUS FASERVERSTÄRKTEN KUNSTSTOFFEN

Das bisherige Kapitel 6.9 wurde vollständig überarbeitet und an den neuesten Stand der Technik angepasst. Es gilt nun nicht nur für Tankcontainer des Landverkehrs, sondern enthält Bau-, Prüf- und Zulassungsvorschriften für weltweit einsetzbare ortsbewegliche Tanks mit Tankkörpern aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK). Bisherige Verweise auf europäische Normen wurden durch Verweise auf weltweit geltende ISO-Normen ersetzt.

Ortsbewegliche Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen haben gegenüber Metalltanks unter anderem folgende Vorteile:

- geringeres Gewicht,
- Korrosionsbeständigkeit,
- keine Notwendigkeit einer zusätzlichen Auskleidung,
- geringere thermische Leitfähigkeit,
- höhere Schlagfestigkeit,
- bessere Reparaturfähigkeit,
- geringere Transport-, Herstellungs- und Instandhaltungskosten.

Es wurden langfristige Übergangsvorschriften beschlossen, welche die weitere Verwendung bestehender FVK-Tanks und solcher, die in naher Zukunft auf der Grundlage bestehender und noch gültiger Baumusterzulassungen gebaut werden, ermöglichen.

Neben der Harmonisierung mit den UN-Modellvorschriften diskutierte die Gemeinsame Tagung mehrere Fragen, die nur den Landverkehr betreffen. Dabei können folgende Punkte hervorgehoben werden:

INFORMELLE ARBEITSGRUPPE FÜR DIE PRÜFUNG UND ZERTIFIZIERUNG VON TANKS

Seit 2015 hat eine informelle Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung an einem Projekt zur Änderung der administrativen Verfahren und Kontrollen für die Prüfung und Zulassung von Tanks gearbeitet. Ziel war es, für alle Landverkehrsträger über gemeinsame Anforderungen an die Zulassung und Überwachung von Prüfstellen im Hinblick auf deren gegenseitige Anerkennung zu verfügen. Diese Arbeiten wurden weitgehend abgeschlossen und ersetzen die im RID bereits für die gegenseitige Anerkennung von Sachverständigen für die Durchführung von Prüfungen an Tanks von Kesselwagen enthaltenen Vorschriften.

Da sich die RID-Vertragsstaaten und ADR-Vertragsparteien in unterschiedlichen Stadien der Akkreditierung von Prüfstellen und Sachverständigen befinden, wurde erkannt, dass einige Länder sofort vom neuen System profitieren könnten, während andere noch vorbereitende Maßnahmen treffen müssten. Um eine gerechte Einführung des neuen Systems zu gewährleisten, wurde vereinbart, die Übergangsvorschriften so zu gestalten, dass eine schrittweise Umsetzung der neuen Aufgaben ermöglicht wird.

Ein erläuterndes Dokument, das ein besseres Verständnis der ab 2023 geltenden Vorschriften ermöglichen soll und sich an Behörden, Prüfstellen, Wartungs- und Reparaturwerkstätten und alle an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligten Personen richtet, wird auf der Website der OTIF veröffentlicht werden. In diesem Dokument wird zunächst die Ausgangssituation bei der Prüfung und Zulassung von Tanks, die in diesem System festgestellten Probleme und die daraus resultierende Notwendigkeit, neue Regelungen aufzustellen, aufgezeigt. Anschließend werden die Ziele dieser neuen Regelungen erläutert, insbesondere die gemeinsamen Anforderungen für die Zulassung und Überwachung von Prüfstellen im Hinblick auf die gegenseitige Anerkennung der von diesen durchgeführten Prüfungen.

AUSRÜSTUNG VON TANKS FÜR ENTZÜNDBARE VERFLÜSSIGTE GASE MIT SICHERHEITSVENTILEN

In den vergangenen Jahren befasste sich eine informelle Arbeitsgruppe mit der Frage, wie das Risiko eines BLEVE (BLEVE = Gasexplosion einer expandierenden siedenden Flüssigkeit) bei der Beförderung entzündbarer verflüssigter Gase verringert werden kann. Als Folge dieser Arbeiten werden für den Straßenverkehr verschiedene Maßnahmen umgesetzt, um die Ausbreitung eines Reifen- oder Motorbrandes auf den Tank zu verhindern. Für Tankcontainer zur Beförderung entzündbarer verflüssigter Gase wird künftig der zwingende Einbau von Sicherheitsventilen vorgeschrieben, die sich bei einem definierten Überdruck selbsttätig öffnen, um ein Bersten des Tanks zu verhindern. Für Kesselwagen bleibt es hingegen beim fakultativen Anbringen von Sicherheitsventilen, weil bei diesen eine Induzierung eines BLEVE durch Motor- oder Reifenbrand ausgeschlossen werden kann. Hingegen gelten für die an Kesselwagen angebrachten Sicherheitsventile dieselben technischen Anforderungen.

KLARSTELLUNG DER VERWENDUNG VON TANKS NACH DEM FESTGELEGTEN TERMIN FÜR DIE NÄCHSTE PRÜFUNG

Zwischenprüfungen an Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter dürfen drei Monate vor oder nach dem festgelegten Datum durchgeführt werden. Die Frage, wie ein Tank innerhalb der drei Monate nach dem festgelegten Datum eingesetzt werden darf und wie mit Tanks zu verfahren ist, bei denen diese Frist von drei Monaten abgelaufen ist, wurde von den Vertragsstaaten des RID und den Vertragsparteien des ADR in der Vergangenheit unterschiedlich beantwortet. In den Gefahrgutvorschriften wurde nun festgelegt, dass die letzte Befüllung von Tanks spätestens vor dem für die nächste Prüfung festgelegten Datum erfolgen muss. Die anschließende Beförderung muss spätestens drei Monate nach diesem Datum abgeschlossen sein.

BEFÖRDERUNG VON DRUCKGEFÄSSEN, DIE VOM VERKEHRSMINISTERIUM DER VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA (DOT) ZUGELASSEN SIND

Das Kapitel 6.2 der UN-Modellvorschriften, das in der Vergangenheit auch in das RID/ADR/ADN übernommen wurde, enthält weltweit einheitliche Vorschriften für den Bau, die Befüllung und die Prüfung von sogenannten UN-Druckgefäßen. Diese Vorschriften ermöglichen die Beförderung von UN-Druckgefäßen in Europa, unabhängig davon, in welchem Land diese Druckgefäße zugelassen wurden. Im Gegensatz dazu sind in den Vereinigten Staaten von Amerika jedoch nur solche Druckgefäße erlaubt, die über eine Zulassung durch das Verkehrsministerium der USA verfügen.

Darüber hinaus werden für die Beförderung hochwertiger und hochreiner Gase, die in den Vereinigten Staaten von Amerika produziert werden, auch Gasflaschen verwendet, die weder den Vorschriften für RID/ADR-Druckgefäße noch den Vorschriften für UN-Druckgefäße entsprechen. Da diese Gasflaschen nicht vollständig vorschriftenkonform sind, wurden in der Vergangenheit multilaterale Sondervereinbarungen geschlossen, die immer wieder verlängert wurden.

Die Gemeinsame Tagung einigte sich nun darauf, im RID/ADR festzuschreiben, dass für die Ein- und Ausfuhr von Gasen wiederbefüllbare Druckgefäße, die vom Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika zugelassen wurden, verwendet werden dürfen. Diese Druckgefäße dürfen jedoch weiterhin nicht im Verkehr zwischen RID/ADR-Vertragsstaaten verwendet werden. Im Gegenzug wird in den Vorschriften des United States Code of Federal Regulations (CFR49) die Beförderung von RID/ADR-Druckgefäßen in den USA ebenfalls zugelassen. Die beschlossenen Regelungen können als Meilenstein angesehen werden, da nun erstmalig im CFR49 auf die Vorschriften des RID/ADR und im RID/ADR auf die Vorschriften des CFR49 Bezug genommen wird.

ANGABE VON ABFALLMENGEN IM BEFÖRDERUNGSPAPIER

Die Gemeinsame Tagung beschloss die Aufnahme einer neuen Bestimmung im RID/ADR/ADN, welche für die Angaben im Beförderungspapier die Schätzung der Abfallmenge auf der Grundlage des Nennvolumens der Verpackungen oder Container, in denen der Abfall enthalten ist, unter bestimmten Voraussetzungen zulässt. Die Notwendigkeit dieser Regelung ergab sich aus dem Umstand, dass bei der Beförderung von Abfällen in vielen Fällen die genaue Menge nicht bestimmt werden kann, weil am Verladeort (z. B. an Baustellen, Sanierungsorten) keine Wiegeeinrichtungen zur Verfügung stehen.

FAZIT

Die vorstehend beschriebenen Änderungen geben kein vollständiges Bild der Aktivitäten der Abteilung RID im Rahmen der Gemeinsamen Tagung ab, sondern fassen die wichtigsten technologischen Entwicklungen mit den größten Auswirkungen auf die Vorschriften zusammen. Hierdurch wird deutlich, in welchem Ausmaß die Vorschriften direkt mit der dynamischen technologischen Entwicklung des Sektors in Verbindung stehen.

RID-FACHAUSSCHUSS UND SEINE STÄNDIGE ARBEITSGRUPPE

Der RID-Fachausschuss ist eines der bedeutendsten Organe der OTIF, da die Vorschriften für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter ständigen Novellierungen unterliegen, die alle zwei Jahre zu einer vollständigen Neuausgabe des RID führen. Da die Vorschriften des RID durch die EU-Richtlinie 2008/68 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland auch im innerstaatlichen Verkehr der EU-Mitgliedstaaten angewandt werden müssen, führen Änderungen des RID auch zu einer Änderung des nationalen Rechts. Die OTIF nimmt insoweit eine Führungsposition ein.

Die technische Diskussion findet in der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses statt, die einmal im Jahr tagt. Der RID-Fachausschuss tritt in der Regel nur noch alle zwei Jahre zusammen, um alle von der Ständigen Arbeitsgruppe vorbereiteten Beschlüsse zu verabschieden.

Die 13. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe wurde vom 15. bis 18. November 2021 wiederum in Form einer Videokonferenz durchgeführt. Obwohl eine persönliche Teilnahme ermöglicht wurde, entschied sich nur eine Delegation zu der Sitzung, die ausnahmsweise in Genf stattfand, anzureisen.

HARMONISIERUNG MIT DER 22. AUSGABE DER UN-EMPFEHLUNGEN FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

Die Ständige Arbeitsgruppe genehmigte alle von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2020 und 2021 und von ihr selbst im November 2020 angenommenen Texte. Sie übernahm auch alle zusätzlichen Änderungen, die eine Woche zuvor von der für das ADR zuständigen Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) der UNECE angenommen worden waren, soweit diese für den Eisenbahnverkehr relevant waren.

BESONDERS GROSSE TANKCONTAINER

Nach intensiven Diskussionen in der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses konnte der Widerstand der Industrie gegen Vorschriften für besonders große Tankcontainer, die über die für normale Tankcontainer geltenden Vorschriften hinausgehen, überwunden werden. Dies wurde durch Verhandlungen verschiedener Beteiligten vor der Sitzung ermöglicht.

Die Ständige Arbeitsgruppe einigte sich darauf, eine Begriffsbestimmung für besonders große Tankcontainer in das RID und das ADR aufzunehmen, die als Abgrenzung zu konventionellen ISO-Tankcontainern einen Fassungsraum von mindestens 40.000 Litern vorsieht. Mit dieser Definition lassen sich Vorschriften, die nur für diese neuen Tankcontainer gelten, leichter zuordnen.

Die zweite Grundsatzentscheidung betraf die Festschreibung der Mindestwanddicke von besonders großen Tankcontainern auf 4,5 mm. Bisher wurden besonders große Tankcontainer auf der Grundlage der Bauvorschriften für herkömmliche ISO-Tankcontainer, die eine Mindestwanddicke von 3 mm vorsehen, gebaut. Zur Berücksichtigung eines Korrosionszuschlags wurde die Wanddicke in der Praxis auf 3,4 mm erhöht. Ein Hersteller von besonders großen Tankcontainern hatte bereits die Diskussion in der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses zum Anlass genommen, die Wanddicke der von ihm gebauten besonders großen Tankcontainer auf 4,1 mm anzuheben.

Da besonders große Tankcontainer zumindest auf kurzen Strecken auch auf der Straße befördert werden, mussten beide Entscheidungen der Ständigen Arbeitsgruppe noch von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2022 bestätigt werden.

MULTILATERALE SONDERVEREINBARUNGEN

Wegen der COVID-19-Pandemie mussten 2020 verschiedene multilaterale Sondervereinbarungen abgeschlossen werden, weil wegen des Lockdowns Schulungen und Prüfungen von Gefahrgutbeauftragten sowie wiederkehrende Prüfungen und Zwischenprüfungen an Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter nicht fristgerecht durchgeführt werden konnten. Eine weitere Sondervereinbarung war erforderlich, um die Weiterbeförderung von Gasflaschen für medizinische Gase, die wegen der Pandemie eine besonders hohe Nachfrage hatten, nach Ablauf der Frist für die wiederkehrende Prüfung zu ermöglichen. Wegen der Fortdauer der Pandemie mussten diese Sondervereinbarungen, für die aus Gründen der Sicherheit nur eine kurze Laufzeit vorgesehen war, im Jahr 2021 erneuert werden.

ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN ORGANISATIONEN

HARMONISIERUNG DES RID DER OTIF UND DER ANLAGE 2 ZUM SMGS DER OSShD

Das Sekretariat der OTIF bemüht sich bereits seit längerer Zeit erfolgreich, die Harmonisierung des RID und der Anlage 2 zum SMGS, die in den Mitgliedstaaten der OSShD (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen) zur Anwendung kommt, voranzutreiben. Mitgliedstaaten der OSShD sind neben einigen Staaten Europas viele asiatische Staaten. Auf der Grundlage der Änderungen 2021 zum RID wurde auch die Anlage 2 zum SMGS geändert, deren geänderte Fassung zum 1. Juli 2021 in Kraft getreten ist.

Die Anlage 2 zum SMGS verfügt seit dem 1. Juli 2022 über ein neues Kapitel 6.20, das Bau-, Prüf- und Zulassungsvorschriften für Kesselwagen der Spurbreite 1520 mm enthält. Da solche Kesselwagen auch in RID-Vertragsstaaten zum Einsatz kommen, wird sich die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses in der Zukunft mit der Frage befassen, ob das Kapitel 6.20 der Anlage 2 zum SMGS in angepasster Form auch in das RID aufgenommen werden soll.

UN-EXPERTENUNTERAUSSCHUSS FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

Die Abteilung RID nahm an der 58. und 59. Tagung des Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen (ECOSOC) als Beobachter teil. Die bei dieser Tagung getroffenen Entscheidungen fließen in die 23. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (UN-Modellvorschriften) ein und werden im Rahmen der Harmonisierung in die RID-Ausgabe 2025 übernommen.

Die Arbeiten an Beförderungsvorschriften für Natrium-Ionen-Batterien, die bereits in den beiden letzten Biennien des UN-Expertenunterausschusses durchgeführt wurden, konnten zum Abschluss gebracht werden. Natrium-Ionen-Batterien stellen eine kostengünstige Alternative zu Lithium-Ionen-Batterien dar, weil der Rohstoff Natrium wesentlich leichter verfügbar ist. Sie haben zwar eine geringere Energiedichte und eine geringere Leistung als Lithium-Ionen-Batterien, weisen aber eine höhere Sicherheit auf, weil sie im tiefentladenen Zustand befördert werden können, was einen signifikanten Einfluss auf die Wärmefreisetzungsrate und damit auf die thermische Stabilität einer Batterie während der Beförderung hat. Bereits in naher Zukunft ist mit einem Anstieg der Produktion von Natrium-Ionen-Batterien zu rechnen, da mehrere große Konzerne und auch kleine Start-ups ihre Absicht bekundet haben, bis 2023 mit der Massenproduktion zu beginnen. Um die Zeit bis zu dem für den 1. Januar 2025 vorgesehenen Inkrafttreten der neuen Vorschriften für Natrium-Ionen-Batterien zu überbrücken, wurde die multilaterale Sondervereinbarung RID 6/2021 initiiert, mit der die neuen Vorschriften zwischen den Unterzeichnerstaaten der Sondervereinbarung bereits zur Anwendung gebracht werden können.

ANDERE ORGANISATIONEN

Am 10. März 2021 organisierte die Abteilung RID für den Golf-Kooperationsrat einen Workshop über die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter. Dieser wurde im Rahmen einer Videokonferenz durchgeführt.

Am 9. Juni 2021 erläuterte die Abteilung RID im Eisenbahnforum des Weltpostvereins (WPV) die Vorschriften für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, die auch beim Transport von Postsendungen zu beachten sind.

Die Abteilung RID nahm darüber hinaus an den Tagungen der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) der UNECE, der Expertengruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der Europäischen Kommission, des Technischen Ausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter der *Transport Community* des westlichen Balkans und der UIC-Expertengruppen für die Beförderung gefährlicher Güter teil.

ÜBERBLICK ÜBER DIE 2021 DURCHGEFÜHRTEN TAGUNGEN

15. BIS 19. MÄRZ (VIDEOKONFERENZ)

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

21. BIS 23. APRIL (VIDEOKONFERENZ)

Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

16. BIS 20. AUGUST

RID/ADR-Übersetzungskonferenz für die deutsche Sprache

7. UND 8. SEPTEMBER

5. Sitzung der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (zusammen mit der Abteilung TECH und der Europäischen Kommission)

21. SEPTEMBER BIS 1. OKTOBER (HYBRIDKONFERENZ)

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

15. BIS 18. NOVEMBER (HYBRIDKONFERENZ)

13. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

GEMEINSAME KOORDINIERUNGSGRUPPE AUS SACHVERSTÄNDIGEN

Die Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) ist eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, die damit beauftragt wurde, Fragen zu ermitteln, die einer Koordinierung bedürfen, um die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) und die Vorschriften betreffend die Interoperabilität und Sicherheit der Eisenbahnen, insbesondere die ETV/TSI, aufeinander abzustimmen und kohärenter zu gestalten.

Die einzige Tagung der JCGE im Jahr 2021 fand am 7. und 8. September per Videokonferenz statt.

Die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses hat den Bedarf an Spezifikationen für Entgleisungsdetektoren zur Verwendung an Wagen für die Beförderung gefährlicher Güter festgestellt. Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) wurde gebeten, entsprechende Anforderungen für die TSI WAG und die TSI LOC&PAS zu entwickeln. Die JCGE hat die auf diesem Gebiet erzielten Fortschritte geprüft und diskutiert.

Die JCGE prüfte darüber hinaus die Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung. Im August 2020 trat die Verordnung der Europäischen Union über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) in Kraft. Daraufhin haben die Experten für die Beförderung gefährlicher Güter auf Schiene, Straße und Binnenwasserstraßen bei der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (bei der die OTIF und die UNECE gemeinsam das Sekretariat führen) 2021 harmonisierte Leitlinien für die papierlose Dokumentation und den Informationsaustausch bei der Beförderung gefährlicher Güter angenommen. Diese Leitlinien, die eine Architektur und ein Datenmodell für den digitalen Informationsaustausch enthalten, werden zur erfolgreichen Umsetzung der eFTI-Verordnung der EU beitragen. Ferner stellte die JCGE fest, dass mögliche Wechselwirkungen zwischen der ETV/TSI TAF und dem RID analysiert werden müssen.

Die JCGE erörterte auch die passive Sicherheit im Falle eines Zusammenstoßes. Die bestehenden Vorschriften für Crash-Puffer im RID sind für die zukünftige digitale automatische Kupplung nicht geeignet und gelten nur für Kesselwagen, nicht aber für Tragwagen von Tankcontainern. Die JCGE kam zu dem Schluss, dass die übergeordneten funktionalen Sicherheitsziele im RID zu definieren sind, während die detaillierten technischen Anforderungen in den entsprechenden ETV und TSI festgelegt werden können.

Die Sachverständigen der JCGE gaben Feedback zum Vorschlagsentwurf der ERA für gemeinsame Sicherheitsmethoden zur Beurteilung des Sicherheitsniveaus und der sicherheitsbezogenen Leistung von Eisenbahnunternehmen (CSM ASPL), in denen die Gefahrgutbeförderung berücksichtigt werden sollte.

Die JCGE erörterte ferner eine Lösung, die den zuständigen Behörden die Durchführung des Fahrzeuggenehmigungsverfahrens erleichtert und mit der die erneute Prüfung bereits zertifizierter Tanks vermieden werden kann. Derartige Prüfungen sollten nicht verbindlich vorgeschrieben sein. Im Ergebnis einigte sich die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung auf einen neuen Text im RID und ADR, wonach die zuständige Behörde – zwecks Prüfung der Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften – gelegentlich eine Inbetriebnahmeüberprüfung für Tanks verlangen kann.

FÖRDERUNG EINER SICHEREN TECHNISCHEN INTEROPERABILITÄT



Bas LEERMAKERS
Leiter der Abteilung für
technische Interoperabilität



KONTEXT DER AKTIVITÄTEN IM JAHR 2021

Das Jahr 2021 war erneut von Einschränkungen und Anpassungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie geprägt. Die Abteilung für technische Interoperabilität konnte jedoch alle geplanten Sitzungen durchführen. Dies ermöglichte die kontinuierliche Weiterentwicklung der technischen Vorschriften des COTIF. Der Fachausschuss für technische Fragen fand im Juni per Videokonferenz statt. Die Tagungen der WG TECH im Juni und September mussten ebenfalls per Videokonferenz abgehalten werden, die Novembertagung war in hybrider Form möglich.

Bei den Tagungen wie auch extern arbeitete das Sekretariat weiterhin eng mit den Mitgliedstaaten, der Europäischen Union, den Sektorverbänden und anderen Partnern zusammen.

WEITERENTWICKLUNG DER ER APTU

Die ER APTU bilden die Grundlage, auf der der Fachausschuss für technische Fragen einheitliche technische Vorschriften (ETV) annimmt.

2021 hat der Fachausschuss für technische Fragen zwei neue ETV angenommen:

- die ETV betreffend Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (**ETV TCRC**) und
- die ETV betreffend Infrastruktur (**ETV INF**).

Die Bestimmungen der **ETV TCRC** ermöglichen die harmonisierte und korrekte Anwendung von Artikel 6 § 2 und Artikel 15 der ER ATMF, in denen die Verantwortlichkeiten der Eisenbahnunternehmen für den Betrieb von Zügen festgelegt sind. Sie enthält eine Tabelle mit den Infrastruktur-, Fahrzeug- und Zugparametern, die für die Feststellung der Kompatibilität eines Zuges mit der Strecke, auf der er fahren soll, geprüft werden müssen. Gemäß ETV TCRC sind die Infrastrukturbetreiber zudem verpflichtet, jedem Eisenbahnunternehmen, das auf ihrer Infrastruktur Betrieb führt, die festgelegten Informationen zur Verfügung zu stellen.

Die neue **ETV INF** befindet sich seit mehreren Jahren in der Entwicklung und im Jahr 2018 ging ihr eine eingehende Analyse der Frage voraus, wie sich die Infrastrukturbestimmungen in den allgemeinen Zweck und Anwendungsbereich des COTIF einfügen würden (siehe Dokument [TECH-18012](#)). Da das COTIF nur für den internationalen Verkehr gilt und die Infrastruktur nicht grenzüberschreitend ist, mussten der Anwendungsbereich und die Umsetzung der neuen Vorschriften sorgfältig geprüft werden. In der daraus resultierenden ETV INF sind die für die Kompatibilität mit Fahrzeugen relevanten Eisenbahninfrastrukturparameter und spezifische Methoden zur Überprüfung dieser Parameter dargelegt. Die Vertragsstaaten können entscheiden, ob sie die ETV INF auf bestimmte Strecken anwenden möchten oder nicht. Die Anwendung der Bestimmungen auf (neue) Strecken ist dem internationalen Verkehr förderlich.

Darüber hinaus hat der Fachausschuss für technische Fragen vier bestehende ETV geändert:

- die ETV betreffend Güterwagen (**ETV WAG**);
- die ETV betreffend Lokomotiven und Personenwagen (**ETV LOC&PAS**);
- die ETV betreffend Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (**ETV PRM**);
- die ETV betreffend Telematikanwendungen für den Güterverkehr (**ETV TAF**).

In die ETV WAG und die ETV LOC&PAS wurden neue Vorschriften für Fälle aufgenommen, in denen vorhandene Einheiten oder Typen geändert werden und in denen das Verwendungsgebiet erweitert wird. Zudem wurden Sonderfälle hinzugefügt, die für das Netz des Vereinigten Königreichs Großbritannien gelten, soweit diese Sonderfälle für den internationalen Verkehr relevant sind.

Weitere Änderungen der **ETV LOC&PAS** betrafen die Klarstellung des technischen Anwendungsbereichs und neue Anforderungen betreffend automatische Umspursysteme, Wirbelstrombremsen, aerodynamische Wirkungen des fahrzeugseitigen Energiemesssystems sowie neue optionale Anforderungen für Einheiten, die für den Einsatz im freizügigen Fahrbetrieb ausgelegt sind (für Reisezugwagen im internationalen Verkehr besonders relevant).

Die **ETV PRM** wurde in geringerem Maße überarbeitet. Die Überarbeitung umfasste eine Klarstellung des technischen Anwendungsbereichs, redaktionelle Änderungen, Aktualisierungen von Verweisen auf Rechtstexte und die Aufnahme von Sonderfällen, die für das Netz des Vereinigten Königreichs Großbritannien gelten, soweit diese Sonderfälle für den internationalen Verkehr relevant sind.

Die Änderungen an der **ETV TAF** beschränkten sich auf deren Anlage I. Die Änderungen waren notwendig, um Fehler zu korrigieren, Feedback zu berücksichtigen und dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen.

Alle angenommenen und geänderten ETV gewährleisten eine kontinuierliche Äquivalenz mit den entsprechenden in der EU angewandten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI). Alle Rechtstexte sind auf der Website der OTIF unter [Referenztexte](#) > [Technische Interoperabilität](#) > [Vorschriften und sonstige Bestimmungen](#) eingestellt.

WEITERENTWICKLUNG DER ER ATMF

ANTRAG AN DEN REVISIONSAUSSCHUSS ZUR ÄNDERUNG DER ER ATMF

Der Fachausschuss für technische Fragen prüfte Änderungsvorschläge zu Artikel 3a § 5 und Artikel 15 § 2 der ER ATMF. Zur Gewährleistung der Kohärenz mit den in ATMF-Anlage A eingeführten neuen Vorschriften für die Zertifizierung von für die Instandhaltung zuständigen Stellen sind Textänderungen unerlässlich. Diese Änderungen an den ER ATMF fallen in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses. Der Revisionsausschuss wird voraussichtlich im Jahr 2022 im schriftlichen Verfahren über die Vorschläge abstimmen.

FAHRZEUGREGISTER UND ZUGANG ZU FAHRZEUGDATEN

Der Fachausschuss für technische Fragen und seine Arbeitsgruppe diskutierten die rechtlichen und praktischen Änderungen im Bereich der Fahrzeugregister. Bis 2024 wird die Europäische Union alle angeschlossenen nationalen Fahrzeugregister in ein zentrales europäisches Fahrzeugeinstellungsregister (EVR) migrieren. Laut Angaben der Europäischen Union ist nicht beabsichtigt, das EVR mit nationalen Registern von Nicht-EU-Staaten zu verbinden. Diese Migration hat daher erhebliche Auswirkungen auf die Verbindung von Registern auf OTIF-Ebene, die dadurch praktisch nicht mehr existieren wird. Die Europäische Union hat Nicht-EU-Staaten die Möglichkeit angeboten, das EVR auf der Grundlage einer zu schließenden Zusatzvereinbarung zu nutzen.

Das Sekretariat der OTIF hat eine Machbarkeitsstudie zur Einrichtung eines OTIF-/internationalen Eisenbahnfahrzeugregisters durchgeführt, das möglicherweise mit dem EVR verbunden werden könnte. Leider ergab die Studie, dass noch viele Unsicherheiten bestehen und entscheidende Informationen fehlen. Der Fachausschuss für technische Fragen konnte daher keine Schlussfolgerungen ziehen. Der Fachausschuss für technische Fragen forderte das Sekretariat der OTIF auf, eine Liste aller Fahrzeugregister auf der Website der OTIF zu veröffentlichen, einschließlich Informationen darüber, wie man die Eintragungsstelle jedes Mitgliedstaates kontaktieren kann, um Zugangsrechte zu erhalten.

WEITERENTWICKLUNG DER ER EST

Im September 2018 wurden auf der 13. Tagung der Generalversammlung die ER EST angenommen. Die ER EST enthalten einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr. Dort werden allgemeine Grundsätze und Pflichten für den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen für Staaten aufgestellt, die die APTU und ATMF bereits vollständig anwenden. Die Vorschriften sind mit denjenigen der Europäischen Union zur Sicherheit des Eisenbahnsystems vereinbar. Das Inkrafttreten der ER EST steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung von zwei Dritteln der OTIF-Mitgliedstaaten.

Bei ihrer Annahme der ER EST empfahl die Generalversammlung dem Fachausschuss für technische Fragen, noch vor Inkrafttreten der ER EST Vorschläge für Anlagen zu den ER EST auszuarbeiten. Die Vorschläge könnten dann vom Fachausschuss für technische Fragen unverzüglich nach Inkrafttreten der ER EST angenommen werden.

Im Jahr 2021 erarbeitete die WG TECH Entwürfe für die ersten beiden Anlagen: eine gemeinsame Sicherheitsmethode bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme in Form eines Entwurfs für Anlage A zu den ER EST und eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle in Form eines Entwurfs für Anlage B zu den ER EST.

ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG DER UMSETZUNG

ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG DER UMSETZUNG DER ER APTU UND ATMF DURCH DIE MITGLIEDSTAATEN DER OTIF

Die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten hatte 2019 einen Beschlussentwurf zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten ausgearbeitet, dessen vorläufige Anwendung, einschließlich gegenseitigem Erfahrungsaustausch, den Organen, also auch dem Fachausschuss für technische Fragen, vom Generalsekretär aufgetragen worden war. Der Beschlussentwurf wurde auf der 15. Tagung der Generalversammlung im September 2021 angenommen.

Auf der Grundlage des Beschlussentwurfs beschloss der Fachausschuss für technische Fragen konkrete Schritte zur Umsetzung der Überwachung und Bewertung der ER APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten. Es wurde ein Fragebogen an die Mitgliedstaaten gerichtet, der drei Fragenbereiche umfasste: erstens die Umsetzung der Vorschriften durch die Vertragsstaaten, zweitens ein quantitatives Maß für die Relevanz und drittens die wahrgenommene Relevanz. Die Ergebnisse wurden im Fachausschuss für technische Fragen 2022 diskutiert. In die nächsten Schritte werden auch die Interessengruppen involviert sein.

ZUSAMMENARBEIT UND WEITERVERBREITUNG

Die Abteilung für technische Interoperabilität pflegte die Beziehungen zu mehreren anderen Organisationen und erläuterte bei mehreren Tagungen außerhalb der OTIF die Relevanz ihrer Arbeit. Eine Zusammenfassung der diesbezüglichen Aktivitäten ist nachstehend aufgeführt.

Die Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat der OTIF, der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) und der Generaldirektion für Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission (GD MOVE) basiert auf der Verwaltungsvereinbarung von 2020. In diesem Zusammenhang fanden im Jahr 2021 zwei trilaterale Koordinierungssitzungen statt.

Darüber hinaus hat die Abteilung für technische Interoperabilität als Beobachter an den Arbeiten der ERA zur Weiterentwicklung der TSI teilgenommen, bei denen insbesondere die Anforderungen an Entgleisungsdetektoren, die digitale automatische Kupplung, Telematikanwendungen und die Erleichterung des kombinierten Verkehrs im Fokus standen. Ziel der Beteiligung an den Arbeiten ist es, die Kompatibilität der Vorschläge mit dem COTIF zu prüfen, damit sie gegebenenfalls in COTIF-Vorschriften, wie z. B. ETV, übernommen werden können.

Des Weiteren nahm die Abteilung für technische Interoperabilität an diversen von der ERA organisierten Sitzungen im Zusammenhang mit dem Projekt EUMedRail teil. Eines der Ziele dieses Projekts und der Teilnahme des Sekretariats der OTIF ist die Förderung des Beitritts der Länder des südlichen Mittelmeerraums zur OTIF.

Die Abteilung für technische Interoperabilität hat ferner als Beobachter an den Sitzungen des Ausschusses für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der Europäischen Union (RISC) teilgenommen. Im RISC treffen sich die EU-Mitgliedstaaten mit der Europäischen Kommission, um ihre Meinung zu Vorschlägen für Rechtsvorschriften im Bereich der Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit zu vertreten.

Im März 2021 wurde ein Workshop für den Golf-Kooperationsrat (GCC) organisiert, bei dem der Anwendungsbereich, der Zweck und die Bestimmungen der ER APTU, der ER ATMF und der zukünftigen ER EST erläutert wurden.

Gemeinsam mit der Abteilung Verwaltung und Finanzen vertrat die Abteilung für technische Interoperabilität das Sekretariat der OTIF bei den Sitzungen der UNECE-Expertengruppe für die dauerhafte Identifizierung von Eisenbahnfahrzeugen (Group of Experts on the Permanent Identification of Railway Rolling Stock). Diese Gruppe erörtert, wie die gemäß dem Protokoll von Luxemburg vergebene eindeutige Nummer künftig auf den Eisenbahnfahrzeugen angebracht werden soll.

Auf der Grundlage der gemeinsamen Absichtserklärung mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) fanden 2021 zwei Treffen auf Managementebene statt, die die Abteilung für technische Interoperabilität im Namen des Sekretariats der OTIF koordinierte.

Ihre Beziehungen zur Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) hat die Abteilung für technische Interoperabilität durch die Teilnahme an der 5. Tagung des OSShD-Komitees gestärkt sowie durch die Einladung eines Vertreters der OSShD zu den von der Abteilung organisierten OTIF-Tagungen.

TAGUNGEN DER ABTEILUNG FÜR TECHNISCHE INTEROPERABILITÄT IM JAHR 2021

22. UND 23. JUNI

14. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen

23. UND 24. JUNI

43. Tagung der WG TECH

7. UND 8. SEPTEMBER

Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen

8. UND 9. SEPTEMBER

44. Tagung der WG TECH

3. UND 4. NOVEMBER

45. Tagung der WG TECH

GEWÄHRLEISTUNG DER ORDNUNGSGEMÄSSEN FUNKTION DES SEKRETARIATS



**Lunesterline
ANDRIAMAHATAHITRY**
Leiterin der Abteilung
Verwaltung und Finanzen



2021 gab es für die Abteilung Verwaltung und Finanzen mit der Ausrichtung der 15. Generalversammlung am 28. und 29. September 2021 sehr viel zu tun. Die Generalversammlung fand zum ersten Mal im Hybridformat statt, weswegen eine Reihe von Anpassungen erfolgten. Andererseits konnten die im Rahmen des Arbeitsprogramms 2020–2021 festgelegten wesentlichen Zielsetzungen im Bereich Finanzen, Personal und elektronische Datenverarbeitung verwirklicht werden. Zudem kamen das Projekt zur Renovierung des Sitzes und die Vorbereitungen im Rahmen des Protokolls von Luxemburg gut voran.

AUFRECHTERHALTUNG EINES REGELMÄSSIGEN DIALOGS MIT DEN MITGLIEDSTAATEN

Die Anfang 2020 durch die COVID-19-Pandemie entstandene Ausnahmesituation dauerte über das gesamte Jahr 2021 weiter an.

In diesem Zusammenhang stützte sich der Verwaltungsausschuss auf ein Rechtsgutachten der Rechtsabteilung der OTIF zur Funktionsweise der Organe der OTIF unter außergewöhnlichen Umständen, sodass unter Berücksichtigung der unsicheren Situation der COVID-19-Pandemie seine Tagungen auch in Form von Videokonferenz- oder Hybridtagungen stattfinden konnten.

So konnte der Verwaltungsausschuss bei seiner letzten (der 134.) Tagung in seiner vorigen Zusammensetzung im Mai 2021 mehrere wichtige Dokumente verabschieden, darunter der überarbeitete Haushalt für 2021 und 2022, sowie das Szenario für die Finanzierung der Renovierung des Sitzes.

Die Kontaktaufnahme, zahlreichen Diskussionen und Korrespondenz mit den Mitgliedstaaten bezüglich der neuen Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses für die Zeit vom 1. Oktober 2021 bis zum 30. September 2024 waren sehr zeitaufwendig, führten aber zu einer Stärkung der Beziehungen zwischen dem Sekretariat und den Delegierten der Mitgliedstaaten.

Die 15. Generalversammlung der OTIF fand am Dienstag, den 28. und Mittwoch, den 29. September 2021 am Sitz des Weltpostvereins (WPV) in Bern statt. Dies war die erste Tagung im Hybridformat in der Geschichte der Generalversammlung.

Zusätzlich zu den institutionellen Themen, wie der Wahl des Generalsekretärs und der Ernennung der Mitglieder des Verwaltungsausschusses, sowie des Höchstbetrags, den die Ausgaben der Organisation in jeder Haushaltsperiode über sechs Jahre erreichen dürfen, über die die Generalversammlung alle drei Jahre zu entscheiden hat, beauftragte sie den Generalsekretär damit, nach Rücksprache mit den Organen der OTIF, insbesondere mit dem Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, eine Langfriststrategie für die OTIF zu entwerfen und sie der für Herbst 2024 vorgesehenen nächsten ordentlichen Generalversammlung zur Verabschiedung zu unterbreiten.

Sie hat außerdem den Entwurf neuer Vorschriften zur Wahl und zu den Beschäftigungsbedingungen des Generalsekretärs verabschiedet, in denen der Verwaltungsausschuss eine zentrale Rolle spielt.

AUSGABENKONTROLLE UND STABILITÄT DER BEITRÄGE DER MITGLIEDSTAATEN

Die Ausgaben der Organisation belaufen sich im Jahr 2021 auf etwa 3,709 Millionen CHF und liegen weiterhin unter der von der Generalversammlung festgelegten Obergrenze.

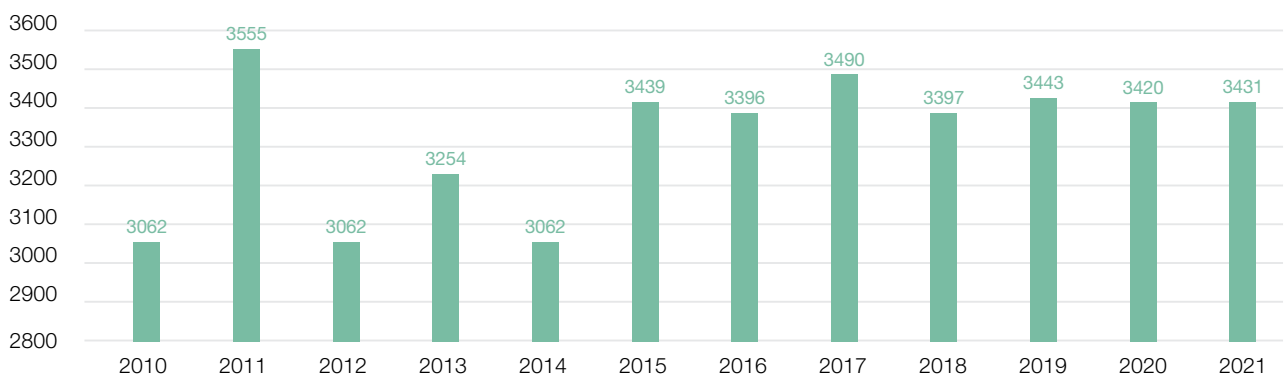
Dabei ist festzuhalten, dass der Haushaltsrahmen für 2021 in der 13. Generalversammlung beschlossen wurde und eine Obergrenze für Ausgaben von 4 Millionen CHF vorsieht. Die mit der Renovierung im Zusammenhang stehenden Ausgaben werden aus dem Reservefonds finanziert und nicht aus Beiträgen der Mitgliedstaaten.

Die 15. Generalversammlung vom September 2021 hat die Ausgabenobergrenze für 2022–2027 auf 4,2 Millionen CHF für laufende Kosten angehoben und Ausgaben im Zusammenhang mit dem Renovierungsprojekt auf 7,4 Millionen CHF begrenzt. Diese neuen Ausgabenobergrenzen gelten erst ab dem Haushaltsjahr 2022.

Eine weitere wichtige Information ist, dass sich der Haushalt 2021 durch die Qualität seiner Veranschlagung ausweist, da er zu fast 98 % ausgeführt wurde, ausschließlich Renovierung, und dies trotz der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Tätigkeiten.

In diesem Zusammenhang ist zu vermerken, dass sich die Beiträge der Mitgliedstaaten, die die Haupteinnahmequelle der Organisation bilden, seit 2019 bei 3,4 bis 3,5 Millionen CHF stabilisiert haben. Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der Beiträge der Mitgliedstaaten zwischen 2010 und 2021.

Grafik: Entwicklung der Beiträge der Mitgliedstaaten von 2010 bis 2021 (in TCHF)



EINRICHTUNG DER EDV-STRATEGIE UND BEGINN DER STUDIE ZUM PERSONALWESEN

Die Informations- und Kommunikationstechnologien tragen nicht nur zur Verbesserung der Arbeitsabläufe und der Leistung des Sekretariats bei, sondern spielen insbesondere auch bei der Erbringung von Dienstleistungen für die Mitgliedstaaten eine Schlüsselrolle. Sie sind ein wesentliches Instrument, das den einzelnen Abteilungen des Sekretariats dabei hilft, ihre Aufgaben effektiv zu erfüllen.

So sah das Arbeitsprogramm 2020–2021 die Definition einer EDV-Strategie mit dem Ziel vor, die EDV-Infrastruktur zu modernisieren und die Kontinuität der Dienstleistungen sicherzustellen. Das angenommene Finanzierungskonzept erstreckt sich über die drei Jahre 2021 bis 2023.

2021 ersetzte die OTIF die Netz-Firewall, um ausreichende Bandbreite für Online-Videokonferenzen in den Räumlichkeiten der OTIF bereitzustellen, was zu einer wesentlich besseren Audio- und Videoqualität bei Online-Konferenzen führte. Die OTIF investierte in einen neuen Server und in redundantes Daten-Backup zur Sicherung der Kontinuität der Arbeitsabläufe.

Im Bereich Personalwesen wurde 2020 im Einklang mit der Strategie der Organisation ein Weiterbildungsplan für den Zeitraum 2020–2021 erstellt, wobei der Querschnittsausbildung auf der Grundlage der allen Abteilungen gemeinsamen Kernkompetenz besondere Aufmerksamkeit geschenkt wurde, damit möglichst viele davon profitieren können. Alle Bediensteten haben eine individuelle oder eine Gruppenschulung belegen können. Aus den Gruppenschulungen, die 2020–2021 ausgerichtet wurden, ist der Ausbildungsgang zu Führungskompetenz und Management für alle Abteilungsleiter/-innen hervorzuheben.

45 % des Personals konnten in den Genuss individueller Schulungen kommen, 40 % belegten Sprachkurse, die Mitglieder des Teams für die Renovierung des OTIF-Gebäudes erhielten eine Schulung in Gebäudedatenmodellierung und die OTIF organisierte eine Informationsveranstaltung über die PUBLICA-Altersversorgung. Insgesamt hatten alle Bediensteten Gelegenheit, an einer Schulung teilzunehmen.

Nach einer zweiten Ausschreibung wurde 2021 die Studie über Personalanforderungen und Arbeitsbedingungen des Sekretariatspersonals durchgeführt.

Hauptziel dieser Personalstudie war es, dem Generalsekretär einen Bericht und Empfehlungen über dem Personal zur Verfügung stehende Sozialleistungen bereitzustellen, die es ermöglichen, zum Vorteil der Organisation kompetentes Personal anzuwerben und zu halten. Weiter war das Ziel, den Personalbedarf zu analysieren und Empfehlungen zur Schließung von Lücken in der Personaldecke zu formulieren, damit die Organisation ihre Aufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen kann.

Die Studie wurde in zwei Phasen unterteilt:

- Phase I: Beschäftigungsbedingungen und Sozialleistungen – 2021 abgeschlossen, Bericht im September 2021 unterbreitet;
- Phase II: Personalbedarf und eingehende Analyse der Personallage der OTIF – für 2022 geplant.

Der Generalsekretär wird angemessene Verbesserungen und Anpassungen des Personalstatuts erarbeiten und vorschlagen, wenn Phase II der Studie abgeschlossen sein wird.

RENOVIERUNG DES SITZES DER OTIF

Der derzeitige Sitz der OTIF wurde in den 1960er Jahren erbaut. Eine generelle Renovierung des Gebäudes und seiner Innenbereiche ist seit seiner Einweihung nicht erfolgt.

Das Projekt zur Renovierung des Sitzes der OTIF geht weit über die reine Ausführung der Arbeiten hinaus. Es sieht nämlich auch die Vergrößerung des Konferenzsaals vor, damit dort die Tagungen der Organe der OTIF stattfinden können.

Wegen der Komplexität des Projekts wurde beschlossen, zur Unterstützung des Projektteams der OTIF auf die Dienste einer Bauherrenvertretung zurückzugreifen.

Das Projekt ist derzeit auf gutem Weg. Die Bauherrenvertretung hat 2021 auftragsgemäß eine erste Schätzung zu Dauer und Kosten der Bauarbeiten abgegeben, auf die sich das Sekretariat bei der Erarbeitung des Finanzierungskonzepts gestützt hat, das in der 15. Generalversammlung vorgeschlagen wurde.

Nach einer gründlichen Ortsbesichtigung gab die Bauherrenvertretung Empfehlungen zu den Schritten ab, die vor der Auswahl des Generalplaners zwingend unternommen werden müssen. Dazu gehörten Maßnahmen zur Erdbebenertüchtigung des Gebäudes und die Überprüfung auf das Vorhandensein von Schadstoffen im Gebäude. Beide Studien wurden im ersten Halbjahr 2021 durchgeführt und in die Akte aufgenommen, die den Unternehmen im Rahmen der Ausschreibung für die Auswahl des Generalplaners unterbreitet wurde.

Das Ausschreibungsverfahren für die Auswahl des Generalplaners wurde im letzten Quartal 2021 eröffnet. Den Zuschlag erhielt der Unternehmensverbund, der das beste Angebot unterbreitet hatte.

Abschließend sei daran erinnert, dass für dieses Vorhaben ein Mischfinanzierungsszenario festgehalten wurde: 80 % Finanzierung durch ein Darlehen der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Immobilienstiftung für internationale Organisationen (FIPOI) und 20 % aus dem Reservefonds. Im zweiten Halbjahr 2021 fanden mehrere Treffen mit Vertretern des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten und Sachverständigen der FIPOI statt, um das Verfahren zur Beantragung des Darlehens in die Wege zu leiten.

PROTOKOLL VON LUXEMBURG

Das Protokoll von Luxemburg ist das Eisenbahnprotokoll zum Übereinkommen von Kapstadt über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung. Sein Zweck ist es, die Finanzierung von Eisenbahnrollmaterial zu erleichtern, indem ein neues allgemeines Rechtssystem für die Anerkennung und Rangordnung der Gläubigerrechte an Eisenbahnmaterial geschaffen wird.

Zur Erinnerung: Die 7. Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr am 23. und 24. November 2005 in Bern (Dok. AG 7/9 vom 24. November 2005) genehmigte die Ausübung der Aufgaben des Sekretariats für die gemäß Protokoll von Luxemburg einzurichtende Aufsichtsbehörde des Internationalen Registers durch die OTIF.

Für sein Inkrafttreten ist die Ratifizierung von vier Staaten erforderlich. Bis zum Inkrafttreten des Protokolls setzt sich der vorbereitende Ausschuss, der durch die Schlussakte der diplomatischen Konferenz von Luxemburg 2007 eingerichtet wurde und sich aus UNIDROIT, der OTIF, den Ländern, die das Übereinkommen ratifiziert haben, und dem Sektor zusammensetzt, für seine Anwendung ein.

Die 9. Tagung des vorbereitenden Ausschusses für die Einrichtung des Internationalen Registers für rollendes Eisenbahnmaterial gemäß Protokoll von Luxemburg fand am 8. April 2021 am Sitz der OTIF in Bern per Videokonferenz statt. Der vorbereitende Ausschuss verabschiedete unter anderem einen überarbeiteten Entwurf des Vorschriftenwerks für das Internationale Register für rollendes Eisenbahnmaterial, das zur gegebenen Zeit von der Aufsichtsbehörde erlassen wird.

Die 10. Tagung des vorbereitenden Ausschusses beschloss im schriftlichen Verfahren, einer kleinen Gruppe, bestehend aus den Co-Vorsitzenden des vorbereitenden Ausschusses, dem Generalsekretär und der stellvertretenden Generalsekretärin von UNIDROIT, dem Generalsekretär und der Abteilungsleiterin Verwaltung und Finanzen der OTIF, sowie dem Vorsitzenden der Rail Working Group, ein Mandat für Verhandlungen mit ISC und SITA über den Vorschlag zur Änderung der Eigentumsverhältnisse/der Kontrolle zu erteilen. Die Verhandlungen laufen.

SICHERSTELLUNG QUALITATIV HOCHWERTIGER SPRACHDIENSTLEISTUNGEN



Joana MEENKEN
Leiterin der
Übersetzungsabteilung

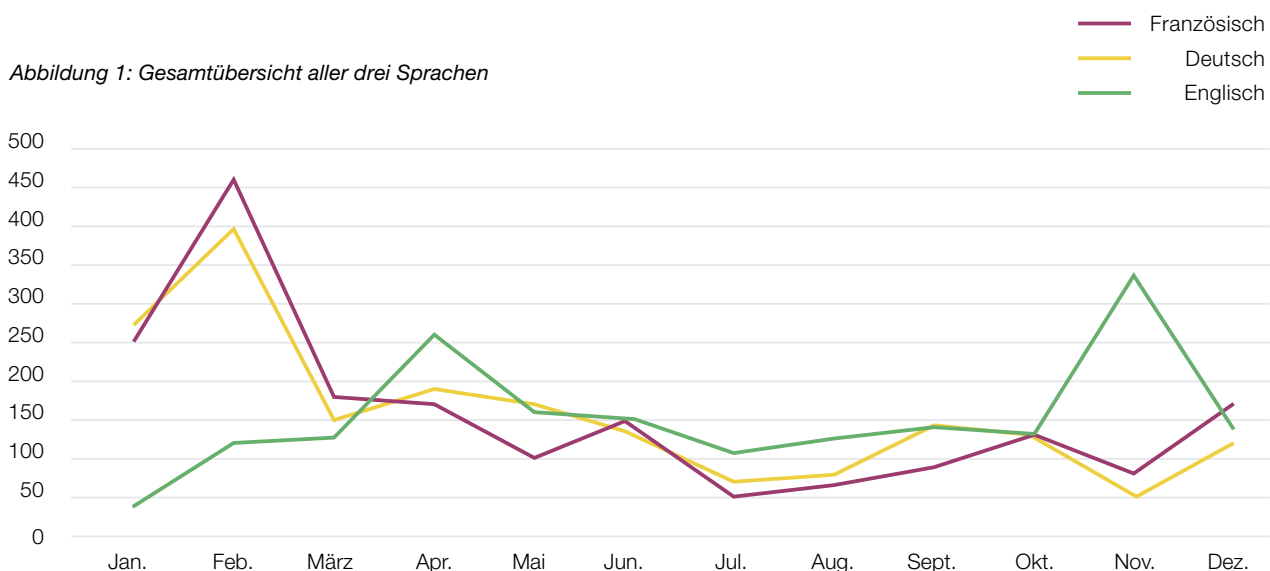
RECHTZEITIGE ABLIEFERUNG QUALITATIV HOCHWERTIGER ÜBERSETZUNGEN

Das Jahr 2021 war für die Übersetzungsabteilung sowohl ein Jahr der Konsolidierung als auch seinerseits wieder ein Jahr der Neuerungen. Einerseits konnten durch die Fortdauer der Pandemie und die damit einhergehende, zum Teil hundertprozentige Telearbeit die 2020 eingeführten neuen Arbeitsmethoden, wie etwa die verstärkte Nutzung digitaler Kommunikationstechnologien oder auch das „remote Dolmetschen“, weiter gefestigt werden. Andererseits kam es infolge einer verschiedenen Tatsachen geschuldeten erheblichen Erhöhung der Arbeitslast kurzfristig zu externen Kooperationen (s. unter „Arbeitsanfall ausgedrückt in Zahlen“).

ARBEITSANFALL „AUSGEDRÜCKT IN GRAFIKEN“

Die bereits angesprochene Entwicklung der Seitenzahlen¹ im Vergleich zum Vorjahr lässt sich wohl am einfachsten bildlich bzw. in konkreten Zahlen darstellen. Zu diesem Zweck folgt zunächst eine Gesamtübersicht aller drei Sprachen, gefolgt von einer getrennten Darstellung der

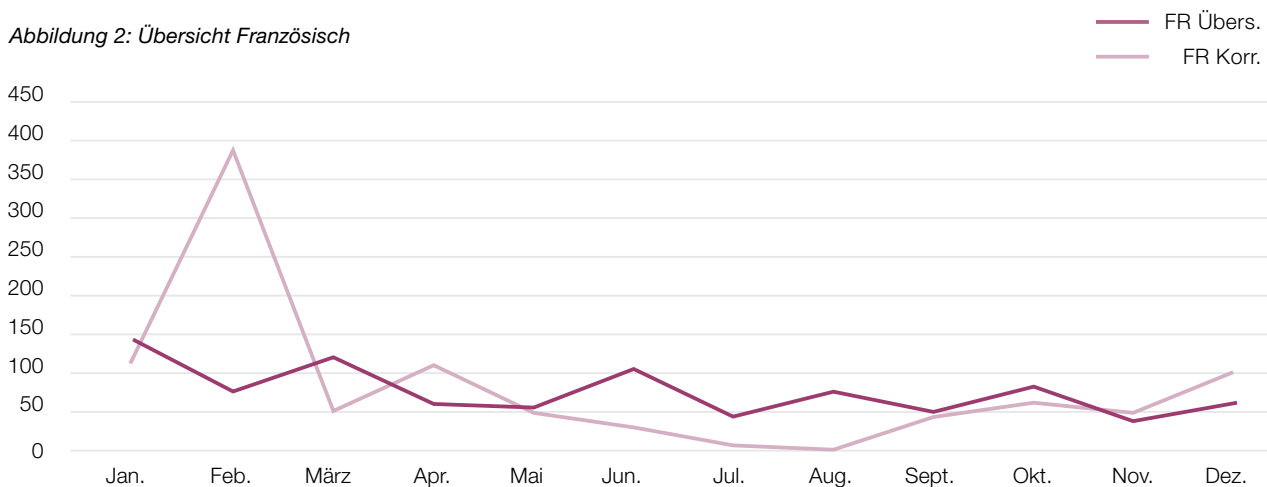
übersetzten und lektorierten Seiten pro Sprache.



Insgesamt ist das Bild hier ein ähnliches wie im Vorjahr, wobei sich die einzelnen Spitzen zum Jahresbeginn (FR/DE) und Jahresende (EN) noch deutlicher abzeichnen.

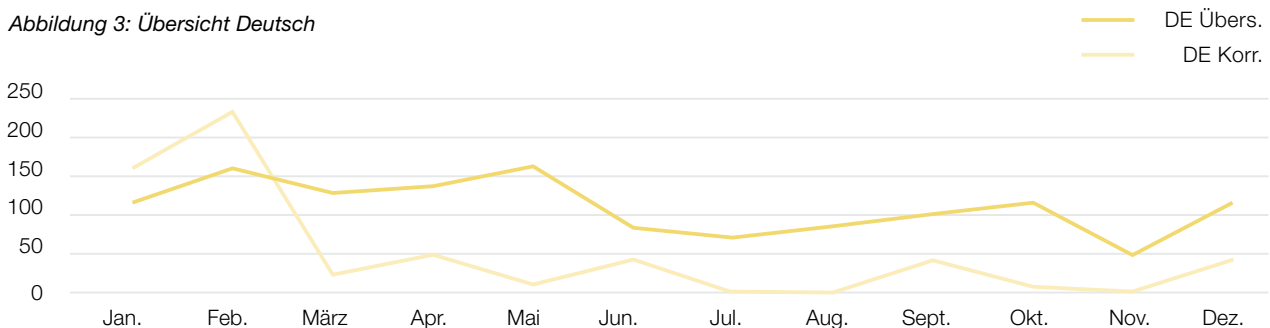
¹ Gerechnet wurde wie im Vorjahr mit genormten Seiten à 330 Wörter. In anderen Organisationen variiert dieser Wert zwischen 250 und 350 Wörtern pro genormter Seite.

Abbildung 2: Übersicht Französisch



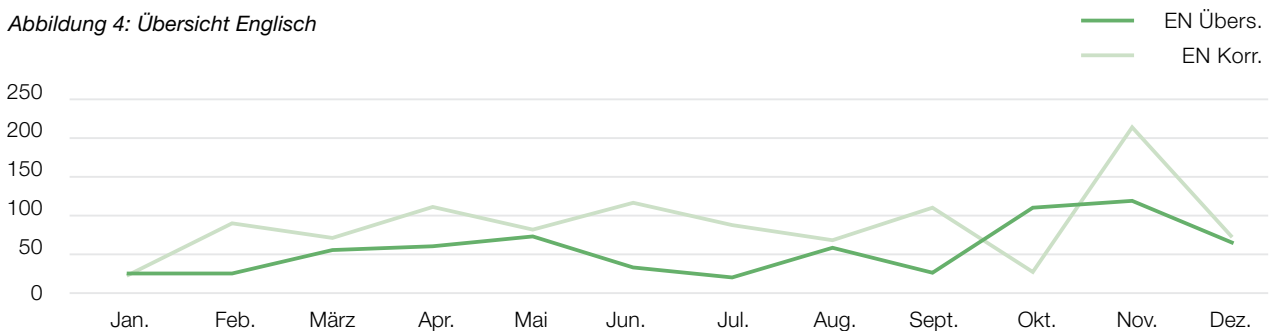
Die „eiffelturmartige“ Spitze im Februar ist auf die außerordentlich umfangreiche Vorbereitung der 13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen zurückzuführen. Hier wurden gleich mehrere einheitliche technische Vorschriften (ETV) so umfangreich überarbeitet, dass sie vollständig Korrektur gelesen werden mussten. Im Übrigen halten sich Übersetzung und Lektorat im Französischen über den Rest des Jahres mehr oder weniger die Waage.

Abbildung 3: Übersicht Deutsch



Neben der Spitze zum Jahresbeginn, für die die Erklärung unter Abbildung 2 gegeben ist, fällt auf, dass sich im Deutschen der Arbeitsanfall relativ gleichmäßig über das Jahr verteilt, wobei wie im Vorjahr deutlich mehr Arbeit im Übersetzungsbereich anfällt.

Abbildung 4: Übersicht Englisch



Im Englischen liegt die höchste Arbeitsbelastung im Gegensatz zu den anderen beiden Sprachen nicht am Jahresanfang, sondern am Jahresende. Dies erklärt sich dadurch, dass in Vorbereitung verschiedener Tagungen, diverse auf Englisch formulierte Texte im November/Dezember Korrektur gelesen werden müssen, bevor sie dann im Januar/Februar in die Übersetzung gehen.

ARBEITSANFALL AUSGEDRÜCKT IN ZAHLEN

Nach dieser bildlichen Darstellung folgt nachstehend ein in Ziffern ausgedrückter Vergleich der Seitenzahlen zwischen den Jahren 2020 und 2021.

	FRANZÖSISCH			DEUTSCH			ENGLISCH		
	Übersetzung	Lektorat	Gesamt	Übersetzung	Lektorat	Gesamt	Übersetzung	Lektorat	Gesamt
2020	549	575	1124	898	347	1245	469	824	1293
2021	898	1004	1902	1351	557	1908	722	1096	1818
% (+/-)	+63,57	+74,61	+69,22	+50,45	+60,52	+53,25	+53,94	+33,01	+40,60

Infolge dieser in allen drei Sprachen sprunghaft gestiegenen Seitenzahlen wurde unmittelbar nach den besonders arbeitsintensiven Monaten zum Jahresbeginn reagiert und es wurden im zweiten Quartal Verträge mit externen Übersetzern geschlossen, die die Übersetzungsabteilung in Stoßzeiten entlasten sollen. Insgesamt wurden für Deutsch 173 Seiten und für Französisch 98 Seiten ausgelagert.

Die Erfahrungen mit der Reaktivität und der Qualität der ausgelagerten Übersetzungen waren bisher positiv, sodass beschlossen wurde, die Kooperationen auch dank der Flexibilität, die diese Lösung bietet, vorerst fortzuführen.

PROZENTUALE VERTEILUNG NACH ABTEILUNG

Neben den insgesamt angefallenen Seitenzahlen mag auch die Verteilung auf die einzelnen Tätigkeitsbereiche der OTIF interessant erscheinen. Diesbezüglich ergibt sich folgendes Bild:

	FRANZÖSISCH		DEUTSCH		ENGLISCH	
	Übersetzung	Lektorat	Übersetzung	Lektorat	Übersetzung	Lektorat
VERWALTUNG	13,8 %	24,1 %	13,1 %	3,4 %	45,7 %	17,6 %
KOMMUNIKATION	11,4 %	15,6 %	6,5 %	29,2 %	5,6 %	6,6 %
RECHT	32,4 %	13,4 %	34,8 %	1,9 %	24,5 %	49,8 %
RID	4,3 %	0,1 %	15,1 %	0 %	20,1 %	12,3 %
TECHNIK	37,3 %	46,8 %	25%	65,4 %	0 %	10,4 %
SONSTIGES	0,8 %	0 %	5,5 %	0 %	4,1 %	3,2 %

An obenstehender Tabelle wird deutlich, dass in den einzelnen Sprachen je nach Abteilung/Bereich sehr unterschiedliche Anforderungen in Bezug auf Übersetzung und Lektorat angefallen sind.

In Bezug auf die *französische Sprache* fällt auf, dass sowohl beim Übersetzen als auch beim Lektorat im Bereich der technischen Interoperabilität deutlich am meisten zu tun war. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass, wie bereits oben erwähnt, für den Fachausschuss für technische Fragen (CTE) diesmal unverhältnismäßig viele und zudem umfangreiche Dokumente vorbereitet werden mussten. Knapp dahinter folgt bei der Übersetzung der Bereich Recht. Hier wurden die Sitzungstage der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten bzw. des Ad-hoc-Ausschusses für die Frühjahrstagung von zwei auf drei erhöht, zudem teilte sich die Rechtsabteilung mit der Verwaltungs- und Finanzabteilung die Zuständigkeit für die Vorbereitung der Dokumente für die 15. Generalversammlung. Im Vergleich zum Vorjahr (21,5%) ist der Anteil RID erheblich gesunken, was darauf zurückzuführen ist, dass durch die kurzfristige Absage diverser RID-Tagungen im Jahr 2020 die meisten Tagungsdokumente im Jahr 2021 somit bereits existierten. Der zweithöchste Lektoratsbedarf im Bereich Verwaltung erklärt sich dadurch, dass hier Französisch die Hauptredaktionssprache ist.

Die aufwändige CTE-Vorbereitung zeigt sich auch bei den *deutschen Zahlen* in Form des höchsten (65 % beim Lektorat) und zweithöchsten (25 % bei der Übersetzung) Wertes. Dieser (der zweitgenannte) Wert wird im Deutschen lediglich im Bereich Recht übertroffen, was daran liegt, dass hier ausschließlich auf Französisch und Englisch geschrieben wird und alles ins Deutsche übersetzt werden muss. Im Bereich RID, der 2021 aufgrund der oben erwähnten Gründe mit 15 % vergleichsweise niedrig ausgefallen ist, hat die RID-Abteilung einen Großteil der Dokumente selbst ins Deutsche übersetzt. Wie üblich werden im Deutschen i.d.R. lediglich alle offiziellen Veröffentlichungen systematisch Korrektur gelesen, woraus sich mit guten 29 % der zweithöchste Wert beim Lektorat „Kommunikation“ ergibt.

An der *englischen Sprache* lässt sich die Vorbereitung der 15. Generalversammlung gut ablesen. Je knapp 50 % für Verwaltung (Übersetzung) und Recht (Lektorat). Ein erwähnenswertes Kuriosum sind hier die 0 % bei der Übersetzung im Bereich Technik, die der Tatsache geschuldet sind, dass alle drei Mitglieder der Technikabteilung auf Englisch redigieren.

TERMINOLOGIEDATENBANK UND REDAKTIONSREGELN

Im Gegensatz zum Vorjahr hat es im Bereich Terminologie aufgrund des um 69 % gestiegenen Arbeitsanfalls der Terminologin der OTIF abgesehen von einigen laufenden „Routineaufgaben“ (Aktualisierungen, Ergänzungen/Korrekturen bestehender Terminologieeinträge während des Übersetzungsprozesses) keine umfangreichen terminologischen Aktivitäten gegeben. Um die Terminologearbeit künftig zu erleichtern sowie im Hinblick auf die angestrebte sekretariatsweite Terminologiedatenbank, fand eine Konzentration auf Webinare zum Thema Terminologielösungen statt.

In Bezug auf das zweite 2019 beschlossene Großprojekt, die internen Redaktionsregeln der OTIF (siehe das im Dezember 2019 vom Verwaltungsausschuss genehmigte Arbeitsprogramm für 2020–2021) wurde an der Struktur gefeilt und einzelne Kapitel neu geordnet.

VIDEOKONFERENZEN UND DOLMETSCHEN

Der 2020 durchgeführte umfangreiche Vergleich diverser Videokonferenzplattformen hat ergeben, dass sich bei Tagungen mit Verdolmetschung Interprefy für die Zwecke der OTIF insgesamt am besten eignet. Wie bereits 2020 wurden alle mehrsprachigen Tagungen der OTIF auch 2021 entweder als reine Videokonferenz mit „remote interpreting“ oder in hybrider Form über Interprefy organisiert. Einzige Ausnahme bildete die Generalversammlung, wo aufgrund besonderer Anforderungen Zoom gewählt wurde. Aus Sicht der Dolmetscher hat sich insbesondere bei reinen Videokonferenzen Interprefy aufgrund der „virtuellen Kabine“ als bestes Tool herausgestellt, wobei diese kostspielige Lösung bei Anwesenheit der Dolmetscher vor Ort nicht zwingend erforderlich ist. Obwohl insgesamt betrachtet beim Dolmetschteam eine gewisse Routiniertheit eingekehrt ist, musste weiterhin zuweilen mit technischen Problemen und/oder schlechter Ton- und Bildqualität gekämpft werden.

Da zwei der OTIF-Übersetzer auch Teil des Dolmetschteams sind, hier noch ein Überblick über die Konferenztage. Folgende Tabelle beinhaltet einen Vergleich der drei Arbeitssprachen der OTIF seit 2019:

	2019	2020	2021
ENGLISCH	22	15	19
DEUTSCH	16	11	19
FRANZÖSISCH	16	11	19

Die Tabelle zeichnet ein positives Bild, wonach 2021 wieder alle Tagungen stattgefunden haben. Die deutliche Zunahme bei den Konferenztagen in Deutsch und Französisch ist darauf zurückzuführen, dass die OTIF erstmalig alle Dolmetscher für die Gemeinsame Tagung im März gestellt hat.

FESTIGUNG UND VERGRÖßERUNG DER SICHTBARKEIT DER OTIF



Sarah PUJOL
Kommunikationsbeauftragte

Die Kommunikationsabteilung arbeitet den operativen Abteilungen der OTIF zu. 2021 nahm das Kommunikationsteam auf Bitte der Rechtsabteilung an der 4. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation teil sowie an der Gestaltung und der Einstellung des „Fragebogens zu den Schnittstellen zwischen den Zollvorschriften und den ER CIM“ ins Internet.

2020 begann das zweijährige neue Arbeitsprogramm 2020–2021 mit einer dynamischeren Gestaltung der OTIF-Publikationen. 2021 erschienen die Veröffentlichungen mit neuer Dynamik auf der Website der OTIF und über den Verteiler „Kommunikation“ der Organisation.

Wie das Vorjahr war auch das Jahr 2021 durch die COVID-19-Pandemie geprägt, eine Pandemie, die den Einsatz neuer Informations- und Kommunikationstechnologien unabdingbar und zwingend erforderlich machte. In diesem Zusammenhang war die digitale Präsenz der Organisation von entscheidender Bedeutung.

ZEITSCHRIFT FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR UND PRESSEMITTEILUNGEN

ZEITSCHRIFT FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR

Dem üblichen Publikationsmuster folgend, erschien die Zeitschrift vierteljährlich und zwar wie gewohnt im März, Juni, September und Dezember.

Die Zeitschrift ist eine in Artikel 23 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vorgesehene Veröffentlichung. Angesichts des Erfolgs der Unterrubrik „Depositarmittelungen“ (Zufriedenheitsumfrage bei den Lesern aus 2020) und anlässlich der 15. Generalversammlung der OTIF wurde die Bedeutung der Zeitschrift als Mittel für amtliche Mitteilungen durch die Veröffentlichung der „Ziele des Generalsekretärs der OTIF für die Amtszeit 2022–2024“ erhöht.

Die Reichweite der Zeitschrift ist 2021 gleichbleibend gegenüber 2020, wobei mehr als 800 Kontakte sie weiterhin beziehen.

PRESSEMITTEILUNGEN

Die Pressemitteilungen geben jene Erklärungen und Aktivitäten wieder, welche die Organisation an die Öffentlichkeit bringen möchte.

2021 wurden 13 Pressemitteilungen veröffentlicht. Sie wurden von der Fachpresse übernommen. Seit 2015 bemüht sich die OTIF, Fachjournalisten häufiger und umfassender zu informieren. 2021 stellten wir fest, dass diese langwierige Arbeit Früchte trägt, da die Fachpresse nunmehr regelmäßiger die für den Sektor als wichtig erachteten Informationen weitergibt.

DIGITALE PRÄSENZ

Die digitale Präsenz der Organisation basiert zum einen auf dem Gedanken der Kurzzeitigkeit und zum anderen auf dem Status einer zwischenstaatlichen Organisation.

WEBSITE

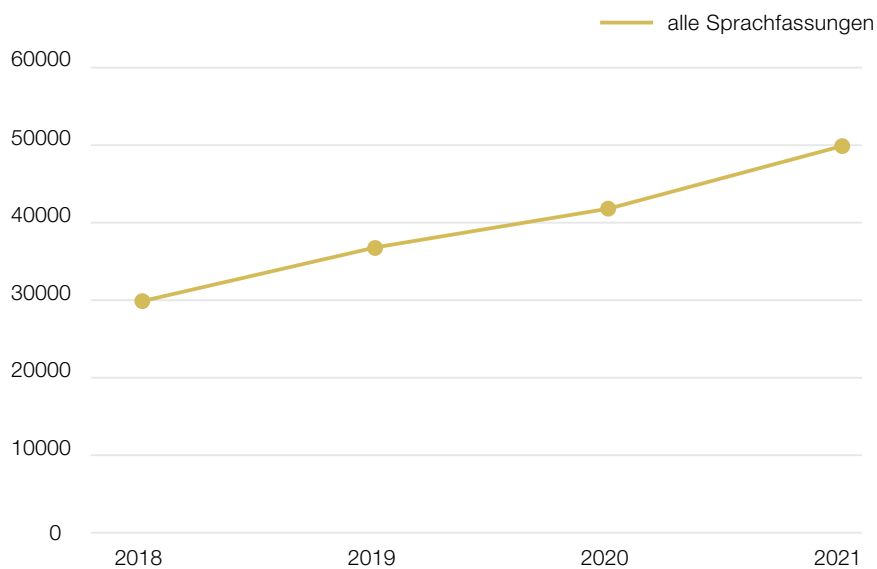
Technisch gesehen gibt es drei Websites der OTIF. Alle drei sind unabhängig voneinander, um die Risiken der Nichtverfügbarkeit zu minimieren: Selbst wenn eine der Websites „ausfällt“, bleiben die beiden anderen online und erreichbar.

In diesem Geschäftsbericht 2021, wie auch in den vorherigen und nachfolgenden, schreiben wir „die Website“, um das Verständnis zu vereinfachen, ohne die Quantität und Qualität der geleisteten Arbeit zu schmälern. Daher ist es wichtig zu präzisieren, dass die Pflege der Website durch das Kommunikationsteam mit Unterstützung des Webmasters und der Übersetzungsabteilung um den Faktor 3 zu multiplizieren ist.

Im Jahr 2021 wurde die Website 50 000 Mal besucht. Das sind über 750 monatliche Besucher mehr als 2020. Seit 2018 ist die Aufteilung nach Besuchertyp konstant: 85 % neue Besucher, 15 % regelmäßige Besucher.

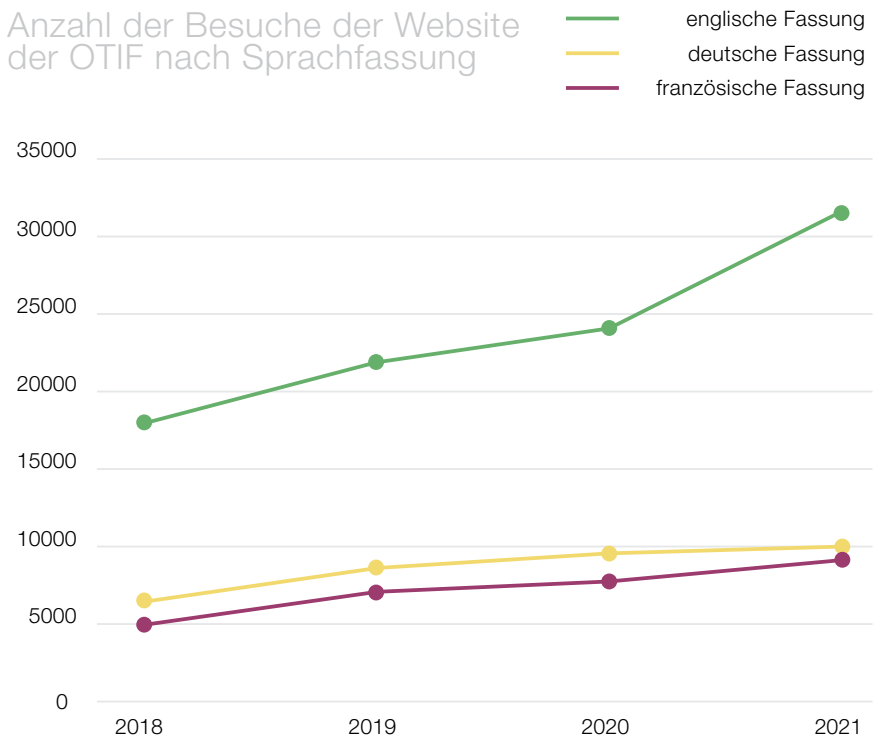
Das Statistikwerkzeug der OTIF wurde im Laufe des Jahres 2017 in Betrieb genommen. Der Zuverlässigkeit halber werden in untenstehender Grafik die Besucherzahlen seit 2018 dargestellt:

Anzahl der Besuche der Webseite der OTIF



Seit 2018 steigt die Besucherzahl der Website stetig an. Dieser Anstieg belegt die bessere Sichtbarkeit der Organisation.

Anzahl der Besuche der Website der OTIF nach Sprachfassung



2021 fanden 63 % der Besuche auf der englischen Sprachfassung der OTIF-Website statt. 2020 waren es noch 58 %. Der Anstieg der Besucherzahlen auf der deutschen Sprachfassung der Website ist am geringsten.

Die Betrachtung der am häufigsten aufgerufenen Seiten der verschiedenen Sprachfassungen (siehe unten) ergibt folgende Schlussfolgerungen:

- Die deutschsprachige Website verzeichnet hauptsächlich Besucher, die sich für das Thema Gefahrgutbeförderung und zugehörige Vorschriften interessieren.
- Die englischsprachige Website ist ein Schaufenster für die Organisation, da die am häufigsten aufgerufenen Seiten die mit allgemeiner Information sind.

Abschließend sei angemerkt, dass die technische Interoperabilität ihren Einzug in die Gruppe der am häufigsten besuchten Seiten hält, und zwar mit der Seite „Vorschriften und sonstige Bestimmungen“ auf Deutsch und Englisch. Diesen Einzug erklären wir damit, dass 2021 eine Reihe geänderter oder neuer einheitlicher technischer Vorschriften (ETV) verabschiedet und auf die Website eingestellt wurden.

Meist aufgerufene Seiten nach Sprache:

FRANZÖSISCH	DEUTSCH	ENGLISCH
Startseite	Startseite	Startseite
RID 2021	RID 2021	RID 2021
COTIF 1999	Neueste Dokumente	COTIF 1999
Neueste Dokumente	Gefährliche Güter	Übereinkommen (Präsentation des COTIF)
Arbeiten bei der OTIF	Arbeitsdokumente 2021 (Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung)	Mitglieder
Die OTIF	Notifizierungen der Mitgliedstaaten (RID)	Neueste Dokumente
Gefährliche Güter	COTIF 1999	Die OTIF
Notifizierungen der Mitgliedstaaten (RID)	Die OTIF	Gefährliche Güter
News/Pressemitteilungen 2021	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	Vorschriften und sonstige Bestimmungen (technische Interoperabilität)
Mitglieder	Vorschriften und sonstige Bestimmungen (technische Interoperabilität)	Arbeiten bei der OTIF

Die Website wird sehr regelmäßig und schnell – entsprechend den technischen Anforderungen, Neuigkeiten und den Aktivitäten der operativen Abteilungen der Organisation – aktualisiert. Mehr als 830 Aktualisierungen und Uploads von Dokumenten wurden 2021 vom Kommunikationsteam der OTIF vorgenommen.

SOZIALE NETZWERKE

2021 ist die Organisation auf den sozialen Netzwerken durch ihre Präsenz auf Flickr, LinkedIn und Twitter sichtbar.

LinkedIn ist das soziale Netzwerk, auf dem die OTIF 2021 die meisten Abonnenten zählte, wobei 180 neue hinzukamen, im Vergleich zu 129 neuen Abonnenten im Jahr 2020.

Die „Engagement-Rate“ ist die Anzahl der Nutzerinteraktionen (Likes, Kommentare, Teilen), geteilt durch die Reichweite des Beitrags (Anzahl der Seitenbesuche). Die „Engagement-Rate“ ist ein Leistungsindikator und gehört zu den Zahlen, die regelmäßig zu erheben und zu prüfen sind, um zu erkennen, ob die Digitalstrategie wirksam ist. Auf LinkedIn betrug diese „Engagement-Rate“ 6,8 %. Sie steigerte sich 2021 gegenüber 2020. Die „Engagement-Rate“ ist mit über 5 % für LinkedIn sehr gut, da sie bedeutet, dass die Community aktiv ist und zur Bekanntheit der OTIF beiträgt.

VIDEOS/FOTOS

Im Jahr 2021 hat das Kommunikationsteam intern zwei Videos produziert, die direkt auf der OTIF-Website (https://otif.org/de/?page_id=228) und auf der Vimeo-Plattform angeschaut werden können.

Das erste Video hatte die Zeitschrift zum Inhalt. Einerseits sollte damit die Zeitschrift aufgewertet und all jenen, die 2020 an der Zufriedenheitsumfrage teilgenommen haben, gedankt werden (wichtigste Ergebnisse der Umfrage im Geschäftsbericht 2020). (<https://vimeo.com/521790291>)

Das zweite Video war der Neujahrsgruß für 2022. Es war beschlossen worden, dass die OTIF im Dezember 2021 die Neujahrswünsche nicht mehr per Post, sondern in einem dreisprachigen Video mit dem Titel „Happy New Year 2022“ verschicken sollte. (<https://vimeo.com/654849767>)

Außerdem hat das Kommunikationsteam ein Video zur Verabschiedung eines ehemaligen Vertreters der Schweiz im Verwaltungsausschuss der OTIF in den Ruhestand entworfen und realisiert.

Offizielle Fotos der OTIF wurden regelmäßig auf Flickr eingestellt.

Herausgeber:

OTIF - Zwischenstaatliche Organisation für den
internationalen Eisenbahnverkehr
Konzept, Gestaltung: Sarah Pujol,
Valerio Compagnone



OTIF

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Gryphenhübeliweg 30 CH-3006 Bern

Tel. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | info@otif.org | www.otif.org